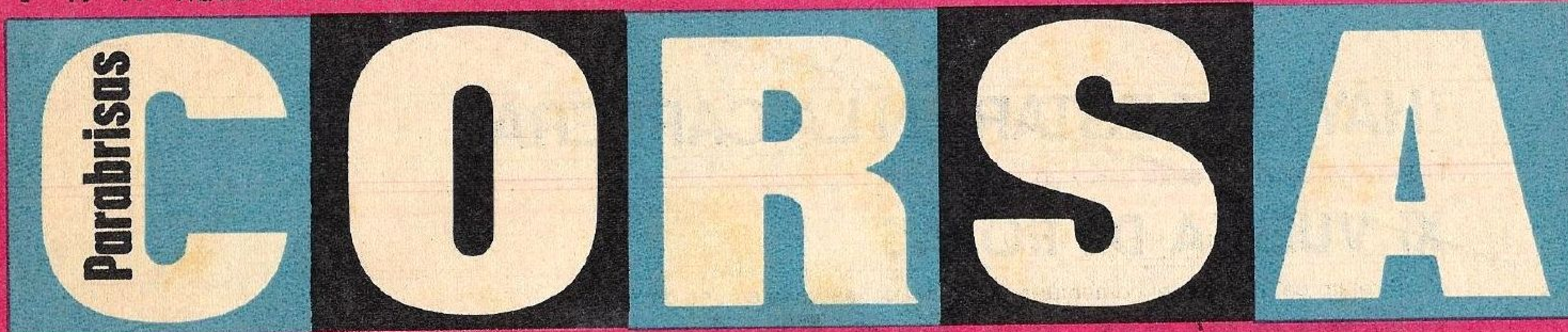
Nº 17 - AGOSTO 9 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-



PEUGEOT: COMO PREPARARLO

(Pág. 11)

CHACO: SANCHA

(Pág. 9)

EL MUNDO RUEDA Y SE RIE

¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo domingo, desde las 7.30

XI VUELTA DE ROJAS

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

"Emoción en las Rutas"

TITO REBAGLIATI - OSCAR CAÑETE BLASCO - EDUARDO PÉREZ TRIGÁS - JOSÉ ANTONIO CALABRESE - JORGE ALIAGA - LUIS GARCÍA DEL SOTO - ROBERTO BÓ - ANSELMO LAMARQUE - ERNESTO VIETTA - JULIO CAZÓN y DARÍO RINALDI.

y para estar en la carrera hay que estar con



Primera
en toda manifestación
deportiva

**EDICIÓN TELEVISADA "EMOCIÓN EN LAS RUTAS"
POR CANAL 9** los domingos, a partir de las 23.15

grupo de revistas



Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal



Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual **Parabrisas**

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.

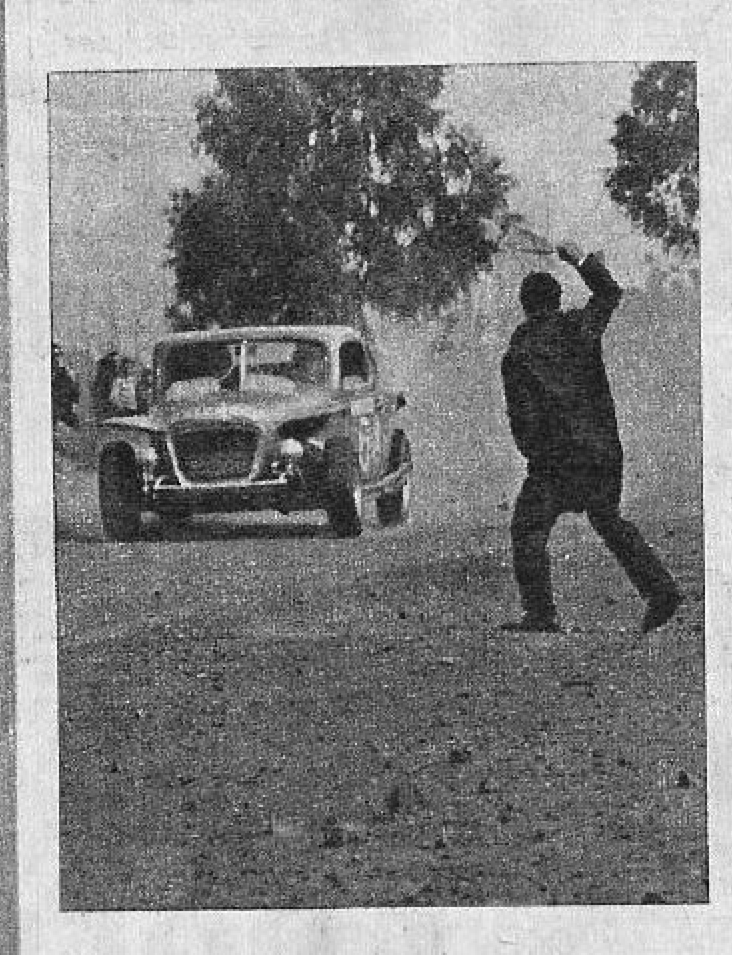


Aquí el humor. Ustedes no lo conocen a Mario Bertolini. Un tipo simpático, bastante rayadito gracias a Dios, enfurecido por los fierros hasta el punto de haber pecado de corredor. Usa bigotes campechanos (nada que ver con Picko Troberg) y viene ilustrando autazos y humoradas prácticamente desde que nació CORSA. Ese mismo Bertolini es el que hoy nos regala con tapa y tres páginas dedicadas a revisar el ángulo risueño del automovilismo mundial (eso de regalar no va en serio, algo le pagamos, sobre todo porque sabemos que está juntando pesitos para intervenir en el próximo Gran Premio Internacional; aunque desde unos días atrás lo notamos tentado de saltar la fecha y apuntarse como acompañante de Anteo Picheta en el Gran Premio de TC; en fin el sabrá...)
Aquí los fierros. ¿Lo vieron a Cupeiro en la maratón del cambio de rueda? Véanlo, y tómenle el tiempo. Después les recomendamos el artículo sobre la preparación de un Peugeot 404. Vale la pena, ¿no es cierto, Alberto Gómez?
Aquí el mal humor. ¿Alguien leyó Primera Plana de la semana anterior? ¡Cómo le dieron a Pepe Peña por el artículo publicado en CORSA sobre fútbol! Hicieron bien. Pepe Peña es un muchacho aguantador y con buenas espaldas. Donde no estuvieron muy felices fue al mencionarnos eufemísticamente como "revista de automovilismo", o es que no tenemos nombre... CORSA, canejo, que no muerde. Y en cuanto a Pepe Peña, siganle dando, tal vez se los agradezca. Dante Panzeri y Neustadt también.

R.H.B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en ROJAS (21 de agosto): Sensacionales ribetes adquiere la XI Vuelta de Rojas, organizada por el Automóvil Club de Rojas, y que otorga a los cuatro primeros clasificados, para el Campeonato Argentino de Turismo Carretera 9, 6, 3 y 1 puntos, respectivamente. La competencia comenzará a las 9, con los automóviles lanzados según



el Ranking de la Comisión Deportiva Automovilística, en el tradicional circuito de Rojas, en el de 167 km. que los corredores deberán recorrer en cuatro oportunidades. Para clasificarse será necesario completarlo por lo menos en dos oportunidades. Gran parte del camino tiene abundante tierra (alrededor de 109 km), en partes de huella.

REGULARIDAD en SANTOS LUGARES (17 de agosto): El Club Defensores de Santos Lugares organiza una sensacional competencia de Regularidad para tercera categoría, con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. Se largará desde Bonifacini 1150, Santos Lugares, a las 8, para dirigirse hasta San Antonio de Areco y regreso.

— en MORON (21 de agosto): Cuarta competencia puntable por el Trofeo Copa Independencia, que organiza el Hogar para Ciegas Felisa Dorrego de Miró, de la localidad bonaerense de Morón, con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad, para primera, segunda y tercera categorías, con recorrido entre Morón, Carmen de Areco, Arrecifes, José C. Paz y regreso al punto de partida, sito en Brown 362, Morón, desde donde se largará, a las 7.30.

— en VILLA BALLESTER (21 de agosto): El Villa Ballester Automóvil Club organiza, con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad, una competencia para tercera categoría, con recorrido entre Artigas 350, Villa Ballester —desde donde se largará, a las 8— Mercedes y regreso.

KARTING en MONTE GRANDE (21 de agosto): Gran reunión de Karting en el Kartódromo de Monte Grande, en Avenida Antártida y Austria, organizada por el Monte Grande Karting Club y la Asociación de Corredores de Karting, y fiscalizada por la Federación Argentina de Karting. Se realizarán dos competencias con puntaje para el Campeonato Argentino de Karting: la primera para la Fórmula Stock y la segunda para la Fórmula A Internacional (motores de 100 cm³ con preparación libre). Los cinco primeros clasificados obtendrán 10,1; 7,6; 5,1; 2,7 y 1,3 puntos, respectivamente.

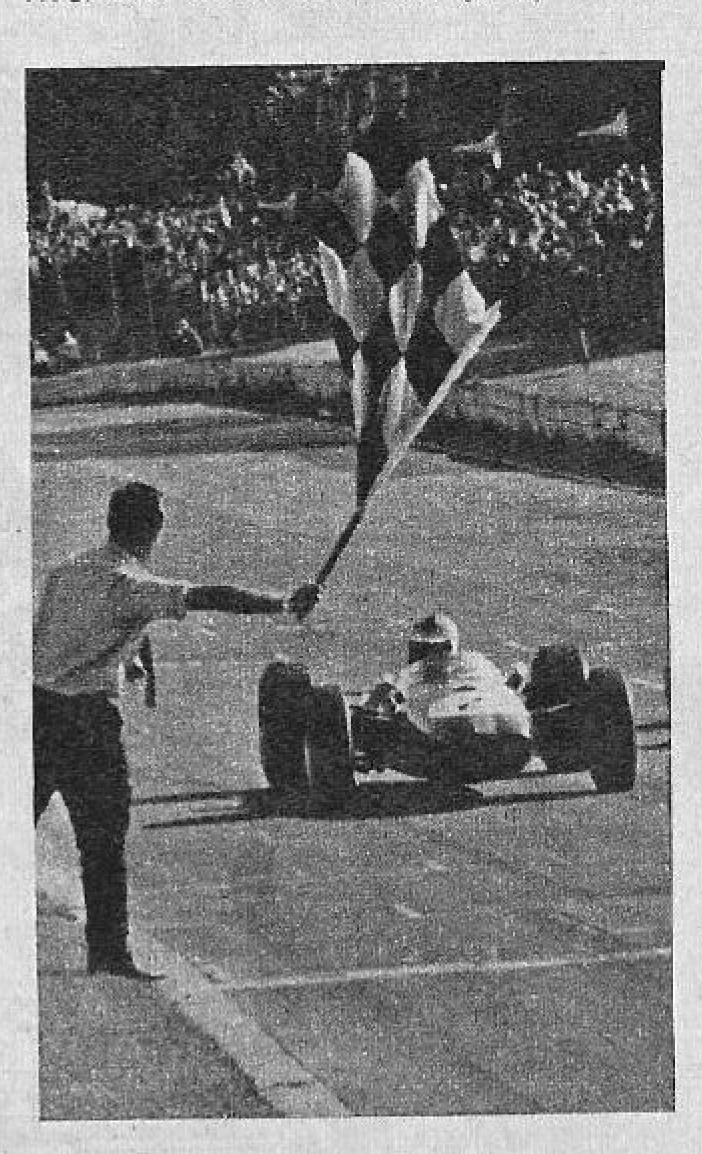
TURISMO en LAS PERDICES (21 de agosto): El Córdoba Moto Club organiza una competencia que otorga puntos para el Campeonato Argentino de Turismo, en la localidad de Las Perdices, Córdoba, para las categorías A (hasta 700 cm³), BC (701 a 1150 cm³) y D (1151 a 1600 cm³),



sobre un circuito pueblerino (calles de 14 m de ancho) totalmente pavimentado de 2206 m. Los cuatro primeros clasificados de cada categoría obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos para el Campeonato Argentino de Turismo. La categoría A será libre para cualquier automóvil tanto de procedencia nacional como importada, mientras que las categorías BC y D estarán reservadas para automóviles de Fabricación Nacional. La Categoría A deberá recorrer veinte vueltas al circuito para totalizar 44,12 km, mientras que la BC hará veinticinco vueltas recorriendo un total de 55,15 km y la D treinta vueltas que significan 66,18 km. Las competencias comenzarán a las 14 y las pruebas de clasificación se realizarán el mismo domingo a partir de las 10.30. Las curvas más interesantes son las ubicadas atrás de los boxes: tres de ellas son de 90°.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA DOS, FORMULA TRES, SPORT, GRAN TURISMO Y TURISMO en SUECIA (21 de agosto): El Karlskoga Motorklubb realiza una gran competencia deportiva con la participación de los principales corredores europeos en todas las categorías. Allí Jack Brabham (foto) tratará



de repetir su brillante triunfo del año pasado en Fórmula Dos. Todavía no se ha descartado la posibilidad de presenciar al equipo argentino en acción durante la competencia de Fórmula Tres.

TURISMO DE SERIE Y TURISMO en FINLANDIA (19 al 21 de agosto): El Rallye de Los Mil Lagos, que organiza anualmente el Suomen Autoklubi-Finlands, aturdirá la calma de más de mil lagos finlandeses en tres días de competencias. Esta es la undécima competencia por el Campeonato Europeo de rallies pero octava en el Grupo 1 de automóviles de Turismo de Serie y séptima por el Grupo 2 de automóviles de Turismo. Los seis primeros clasificados en cada grupo obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente, mientras que los cinco primeros en cada clase de grupo sumarán 7, 5, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente. El Grupo 1 abarca a automóviles de Turismo de Serie (5000 unidades anuales) y el Grupo 2 a automóviles de Turismo (1000 unidades anuales). Ambos grupos se dividen en cuatro clases: I (hasta 1000 cm³), II (1001 a 1600 cm³), III (1601 a 2500 cm³) y IV (más de 2501 cm³).

EL COLIFATO MUNDO QUE



RUEDA

PSICOTRAGEDIA EN TRES PLUMAZOS




INDIANAPOLIS
LARGARON!
43
24
2da. LARGADA
43
28
ESTA CARRERA SE GANA POR ELIMINACIÓN VIOLENTA, O POR MUERTE, PERO.......
EL GANANADOR RECIBE INTERESANTES PREMIOS
37
LAS CARRERAS DE ACELERACION TAMBIEN SON A MUERTE
DRAG
U$
U$
U$
EN EL GRAN PAIS DEL NORTE TODOS LOS LOCOS TIENEN CABIDA.....
LAS CARRERAS DE MONTAÑA, SON DE MONTAÑA, SIN DUDA. LOS AUTOS LLEVAN REFUERZOS ESPECIALES
LOS MIDGETES SON MORTIFEROS Y MAS.
THE OZARZ
43
THE SIZZLER
36
FORD
CORSA AMERICANO Y SU CARRO
AUTOMOVILISMO EN:
E.E.U.U.
HOT RODDING
MARIO BERTOLINI /66

LA COMEZON DEL SEPTIMO DIA

Por qué no se corrió la Doble Vuelta de Mar del Plata

Rienzi volvió a recorrer el camino y se reunió en la Asociación Mar del Plata de Volantes con Rubén Roux. Su opinión fue concluyente: "en los tramos de tierra no se puede entrar".

Frente al local de la Asociación Marplatense de Volantes, Rubén Roux se cruzó resignadamente de brazos y bajó su vista hasta el suelo...

"Cuidado muchachos —murmuró— si llega a haber un accidente, no corremos más en todo el año..."

Siete días antes, la Policía de la Provincia de Buenos Aires había condicionado el permiso para dejar correr la Cuarta Vuelta de Carlos Casares con una advertencia disparada a los casarenses, pero lo suficientemente bien dirigida como para que la entiendan todos los clubes, todos los organizadores y todos los pilotos: "una gota de sangre entre el público y no hay más carreras en ruta".

Mar del Plata aguardaba *ansiosamente* a los ases del TC con su *doble vuelta*. Mil quinientos kilómetros de suelo mixto en dos etapas, puntaje doble para el campeonato argentino y alguna posibilidad turística para antes o después de la carrera (entre la noche del jueves y la del viernes se pudieron contabilizar más de 500.000 pesos diluidos en el Casino entre corredores, acompañantes, dirigentes, mecánicos y patrocinadores). Mar del Plata aguardaba orgullosa y angustiada. Orgullosa, porque la original idea de correr dos etapas y el montaje del mecanismo que le da personalidad a su carrera, habían sido tratados con algún escepticismo en la CDA antes de autorizar la prueba. Después de algunos devaneos, la CDA aprobó. Angustiada porque la primera etapa de la competencia usaba un tramo de la ruta 2 (Coronel Vidal hasta Maipú) y la Dirección Provincial de Transporte consideró que era un uso improcedente, teniendo en cuenta la gran cantidad de turistas que transitaría por allí buscando de gastar concienzudamente en Mar del Plata toda esta serie de feriados. Durante la semana, los dirigentes marplatenses tuvieron que borrar el tramo y corregir el itinerario de la primera etapa, mandando la carrera desde Balcarce por Tandil, de la Canal, Rauch y Ayacucho, en lugar de entrar vía Las Armas. Pero antes de llegar a esta decisión —que evidentemente es grave porque implica remarcación de rutas, corrección de puestos de vigilancia, nuevos contactos con las distintas municipalidades y mil cosas así —hubieron conciliábulos en la ACTC, reuniones en La Plata con el Director Provincial de Transporte y replanteos del orden mental con que se había iniciado la empresa, es decir algo así como llevar la carrera por la mayor cantidad posible de ciudades zonales—. Para negociar el permiso no hubo más necesidad que cancelar el trecho de ruta 2, pero a todo esto ya había llegado el jueves a la noche y nadie sabía exactamente cuántos kilómetros se iban a recorrer, ni qué itinerario se respetaría por fin, ni qué posibilidades había de cancelar una etapa.

A veces se oye decir que "las cosas vienen torcidas" y en realidad esto se puede aplicar muy bien a la Doble Vuelta de Mar del Plata. Porque mientras los laboriosos volantes marplatenses se esmeraban en La Plata por conseguir el permiso para hacer su carrera, llovió *el país* sobre la zona y los caminos de tierra se inundaron prácticamente de alambrado a alambrado. Viernes a la tarde: las autoridades de la prueba intentan recorrer la ruta y —pavimento aparte— encuentran lagunas portentosas que impedían transitar a otra cosa que no fuera una embarcación. Entonces resuelven postergar un día la carrera, aunque sin confiar demasiado en una mejoría del tiempo ni del camino... Así, la primera etapa se correría el domingo y la segunda, el lunes.

Pero el sábado al mediodía nadie de los que estaban en la sede de la AMV era demasiado optimista, mientras se esperaba que pilotos y dirigentes regresaran de una nueva inspección a la ruta...

Entre tanto, Dante y Torcuato Emiliozzi almorzaban despreocupadamente en una cantina portuaria rodeados por su séquito habitual de 30 ó 40 amigos que estiran la mesa. El Chevy y el ex Loeffel de Tarducci se exhibían en la concesionaria Chevrolet, los dos relucientes, los dos recién pintados, los dos apretados por una pequeña multitud que al fin podía tocarlos... El equipo Ford se mantenía serenamente acuartelado en el cinematográfico chalet de Rodolfo Alzaga y los pintores que estampan los números en las carrocerías esperaban ociosamente que 25 inscriptos remolones llevasen sus automóviles a sellar, exactamente cuando teóricamente tendría que estar finalizando la primera etapa de las dos programadas.

En las primeras horas de la tarde volvió Angel Rienzi del camino. Inmediatamente lo rodearon dirigentes, periodistas, pilotos y curiosos para saber que "uno no puede siquiera meterse en los tramos de tierra". Fue entonces cuando Rubén Roux, introducido en la misma vereda de la AMV entre Rienzi y Juan Favuto, previno con su "Cuidado muchachos..." a cualquiera que intentase defender la largada de la carrera en esas condiciones.

Siempre en voz baja y más como interrogante que como sugerencia se había planteado la posibilidad de hacer una sola etapa sobre pavimento, el domingo o bien el mismo lunes, pero parecería ser que los volantes marplatenses valoraban demasiado los esfuerzos que lograron la aprobación de la CDA como para tener al fin una carrera como la de cualquier domingo y no estaban dispuestos a aceptar la variante, aun cuando esa sola etapa reuniese el kilometraje necesario para otorgar a los ganadores el doble del puntaje habitual.

También se habló de correr las dos etapas el domingo, confiando en que la situación de los caminos de tierra mejorase, pero la alternativa comenzó a perder fuerza cuando se supo que de esa manera no habría transmisiones radiales porque de ninguna manera las emisoras estarían dispuestas a suprimir el fútbol.

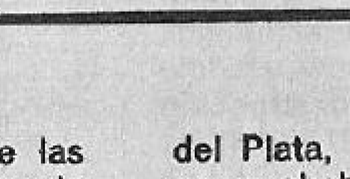
Por otra parte, poco a poco, la posibilidad de correr el lunes pareció perjudicar a todos aquellos que irían a la Vuelta de Rojas, porque las horas disponibles para trabajar en la semana se iban a cortar peligrosamente, considerando que, quien más quien menos, llegaría a su casa el martes o el miércoles.

Lo cierto es que cuando volvió la segunda comisión a la sede de la AMV, ya no hubieron más dudas ni conjeturas: la Doble Vuelta de Mar del Plata se suspendía mientras que los organizadores se ponían inmediatamente en marcha para conseguir nueva fecha, eventualmente el 27 y el 28 de este mismo mes. Entre los 59 inscriptos hubieron muchos que suspiraron aliviados y muchos otros que parecieron francamente disconformes con la medida puesto que pensaban divertirse manejando en el barro, pero la sensación general en el nivel de organizadores y dirigentes era la de haber dado un buen paso para cuidar la precaria salud de nuestro automovilismo de ruta.

Si hubiera llovido siete días antes, por cierto que no se corría en Carlos Casares con su circuito casi sin pavimento. Si se decidía que la Doble Vuelta de Mar del Plata terminase el lunes, entre el barro, la fragilidad actual de los motores y el poco tiempo iban a provocar, siete días después, un verdadero desierto de ases en la Vuelta de Rojas...

Pero la comezón del séptimo día tuvo por conclusión una postergación lógica, más lógica aún si la AMV consigue fecha para hacer su carrera en orden...

C.M.T.



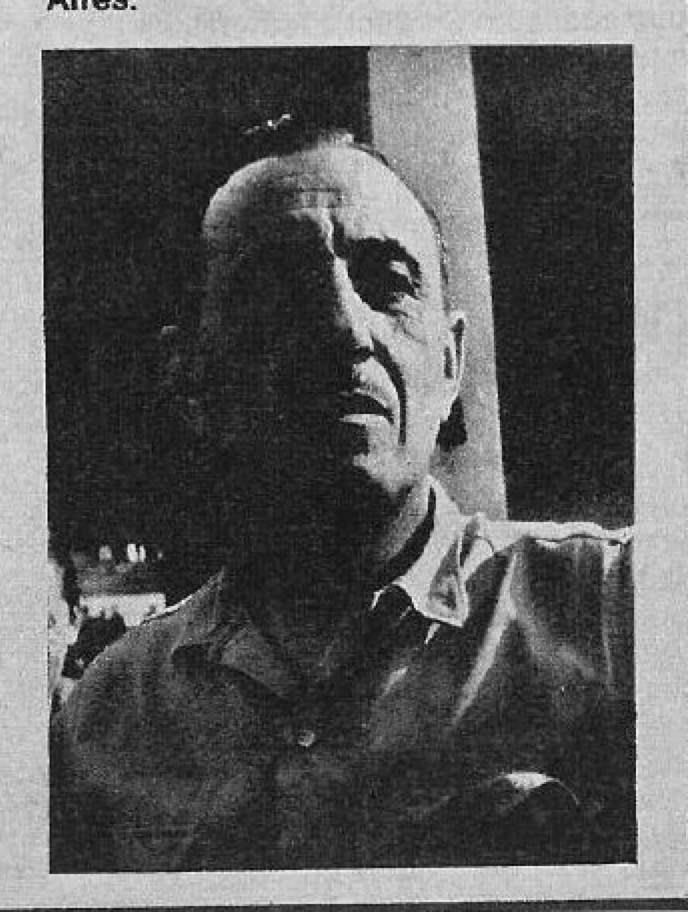
CONEJERO

Muchas veces, volviendo de las carreras de TC, los automóviles de CORSA fueron pasados en la ruta por un competidor modesto que no dispone de camión ni de trailer para transportar su automóvil de carrera: Vicente Conejero.

Así como vuelve de las carreras con el *taller a cuestas* y con todo su equipo (acompañante y mecánico) dentro de la cabina, Vicente Conejero viaja el viernes a la mañana rumbo a Mar del Plata, en su Chevrolet ex Ricardo Bonanno. Cuando le faltaban muy pocos kilómetros para llegar —a la altura de Viboratá— Conejero tuvo que maniobrar bruscamente mientras recorría una curva y después de morder la banquina que tenía consistencia jabonosa, su automóvil dio varios tumbos.

Se cree que tanto Conejero como su acompañante Vicente Camilo Pucci y el mecánico Américo Aberastain no estaban sujetos con el cinturón de seguridad y que fueron comprimidos por el techo del vehículo ya que los tres sufrieron la fractura de la columna vertebral a la altura de la primera vértebra lumbar.

El doctor Carlos Goicoa, encargado de atenderlos en la Clínica de Traumatología y Ortopedia de Mar del Plata, piensa que hay muy pocas probabilidades de complicación y que los tres heridos podrán reponerse en un tiempo más o menos corto. Antes de enyesarlos, el doctor Goicoa comprobó que las lesiones no tenían ninguna derivación neurológica de peligro y es muy probable que dentro de pocos días, Conejero, su copiloto y su mecánico puedan ser transportados a Buenos Aires.



EUROPA

TRES DE FORMULA TRES:

Anteayer fue un domingo muy activo para Fórmula Tres en Europa. John Fenning, un inglés que corre con el muy francés Matra-Cosworth del britanísimo Ken Tyrell Racing Team, ganó en la carrera disputada en el circuito de Oporto, Portugal. Segundo se clasificó Chris Williams (Gran Bretaña) con Brabham-Cosworth, tercero Martin Davies (Australia) con Brabham-Cosworth, cuarto Georf Oliver (Gran Bretaña) y quinto Felipe Nogieira (Portugal).

Chris Irwin se impuso en gran forma en el Grand Prix de Dinamarca disputado en el Autódromo de Röskilde, situado en la ciudad de Copenhague. Los veintidós pilotos clasificados para la final lucharon arduamente para lograr el triunfo en cualquiera de las tres series de ocho vueltas cada una.

Pero el piloto de pruebas de Brabham sabe bien su oficio y logró un claro triunfo en las tres, correspondiéndole, lógicamente, el triunfo en la suma de tiempos. Irwin empleó 17m 34s8 para recorrer las 24 vueltas en su Brabham-Cosworth. Segundo se clasificó Kurt Ahrens (Alemania) con Brabham en 17m 41s9; tercero Fredy Kottulinsky (Suecia) con Brabham en 18m 06s9 y cuarto Tommy Hichkock (Estados Unidos).

Lo dramático se produjo en Alemania Oriental. El polaco Josef Kielbania perdió el control de su automóvil de Fórmula Tres en la competencia denominada Schleizer Dreieck, cerca de la ciudad de Gera. Al irse afuera de la pista se precipitó contra la muchedumbre de espectadores con el saldo de dos muertos y nueve heridos graves



Otro triunfo para el brillante monocasco francés Matra en Fórmula Tres. Esta vez fue en Portugal y lo condujo John Fenning.

MITTER CAMPEON DE LA MONTAÑA

Gerhard Mitter ya ha logrado suficientes triunfos como para justificar su título de Campeón Europeo de la Montaña del presente año, luego de la competencia disputada en Friburgo el 31 de julio último. Anteayer volvió a vencer para lograr los puntos de un campeón que también ya se ha clasificado: Porsche, ganador del Trofeo Internacional de Automóviles Sport-Prototipos en la Clase I (hasta 2000 cm^3) y el Campeonato Internacional de Automóviles Sport en la Clase II (1301 a 2000 cm^3). Este ha sido el resultado alcanzado por el "Pan para fanáticos", el Porsche Carrera 6.

Y Mitter logró más puntos para Porsche en el Grand Prix de Hockenheim: exactamente los suficientes como para dejar sin esperanzas a los Dino-Ferrari, ausentes en esta importante competencia sobre el circuito de Hockenheim, que se estrenaba para una competencia internacional, ya que la reconstrucción del circuito fue finalizada a principios del presente año.

Los Porsche dominaron toda la competencia en ambas series, la primera sobre 37 vueltas y la segunda sobre 38, para totalizar 507 km. Entre los veintiún participantes se destacaron los tres alemanes, integrantes del equipo germano que finalmente ocuparon los tres primeros lugares: con el Porsche Carrera 6E: Gerhard Mitter, que empleó 2h 39m 03s1 (191,24 km/h); Gunther Klass en 2h 39m 27s6 y Hans Herrmann en 2h 39m 34s9. Klass obtuvo el récord de vuelta con 194,6 km/h de promedio al recorrerla en 2m 05s2.

MOTOCICLISMO: HAILWOOD FRIEDRICHS

El Grand Prix de Brands Hatch atrajo a los principales motociclistas del mundo. Allí se reunieron para triunfar Mike Hailwood (Honda) en la Clase 350 cm^3, Mike Duff (Yamaha) en la Clase 250 cm^3 y Max Deubel (BMW) en Sidecars. En el curso de la prueba de 350 cm^3 el piloto Bill Ivy sufrió una caída, debiendo ser trasportado al hospital del condado de Kent, donde se disputó la competencia.

El X Grand Prix de Luxemburgo de Motocross, decimotercera y última competencia por el Campeonato del Mundo de la Clase 500 cm^3 se disputó anteayer en Du Wark, Ettelbruck ante 15.000 espectadores. Entre los treinta y tres participantes el triunfo correspondió a Paul Friedrichs quien de esta manera fue proclamado nuevo Campeón del Mundo de Motocross. Los cuatro primeros clasificados fueron los siguientes: 1º Paul Friedrichs (Alemania) con CZ en 38m 32s1; 2º Hrebecek (Checoslovaquia) con CZ en 39m 03s8; 3º Sten Lundin (Suecia) con LITO en 39m 04s6 y 4º Dave Bickers (Gran Bretaña) con CZ en 39m 19s6.



KARTING EN ZARATE

El karting tiene en Zárate un rinconcito amable, que se puso en evidencia desde los comienzos de su actividad, allá por 1961. Allí echó el ancla la Asociación Atlética Reysol que colabora con el Club Defensores Unidos de Zárate en toda la actividad automovilística de este último.

Al iniciarse la competencia en el circuito de 400 m alrededor de un boulevard, Guzmán picó en punta y mantuvo esa colocación en el resto de la serie. Bertolo y del Campo pelearon kart a kart por el segundo puesto triunfando Bertolo —un conductor de estilo sobrio y seguro— por escaso margen.

Herceg fue quien brindó la emoción de la segunda serie, largando atrasado y pasando autos. Lafranconi tomó la delantera desde el vamos, seguido por Sobral. Herceg muy pronto se ubicó segundo de Lafranconi. Lo persiguió hasta que logró entrar del lado de la cuerda en una curva igualando a Lafranconi (también utiliza un motor Herceg); se mantuvieron parejos en una amable charla (¡y hablaban en serio!) hasta que en una distracción, Herceg apretó demasiado el acelerador y llegó primero. Luego se disputó el repechaje donde Mejías ganó de punta a punta, resultando Vitiritti segundo.

Cuando bajaron la bandera de la final salió adelante Herceg, hasta la primera curva que sorprendió al compacto pelotón provocando varios enganches y trompos. Restablecida la circulación, Herceg continuaba en punta seguido por Lafranconi, Guzmán, Bertolo y Mejías. En la séptima vuelta, el motor de Lafranconi exhaló su último respiro; Bertolo se adueñó del segundo lugar, mientras que Mejías desplazaba de la tercera colocación a Guzmán.

Después se engranó el motor de Bertolo y más tarde Mejías sufría defectos de carburación, lo que le permitió a Guzmán colocarse segundo. Más tarde Herceg tuvo que detenerse para cambiar bujías, operación que si bien le ocupó solo treinta segundos, fue suficiente para relegarlo al cuarto puesto. Guzmán triunfó finalmente con Mejías y Sobral atrás.

Fue un lindo domingo, con buen sol como para pasear por Palermo. A propósito: ¿recuerdan que allí está el Velódromo? En su tiempo se realizaron muy lindas carreras de kart. Ahora su pista de cemento está lo bastante agujereada como para hacer desistir a organizadores de carreras. Los corredores desean que se cubra el circuito con varios centímetros de asfalto; el proyecto está en la municipalidad desde 1963 sin novedad, pero ahora la Federación Argentina de Karting espera conseguir ayuda en el nuevo gobierno para poder brindar buen karting en la Capital Federal.

GUSTAVO HORACIO PEREYRA

Club Defensores Unidos de Zárate - 14/VIII/66

CLASIFICACION FINAL

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Tiempo*
1º	1	Guzmán, A.	12m 37s8
2º	5	Mejías, J.	12m 40s2
3º	8	Sobral, O.	12m 48s6
4º	4	Herceg, J. M.	
5º	61	Braillard, C.	
6º	6	Arlandi, A.	
7º	53	Vitiritti, E.	
8º	13	Bertolo, J.	

Promedio del ganador: 57,199 km/h.

NOMBRE NUEVO EN FOMENTO

El activo Auto Moto Club de General Acha hizo disputar otra carrera para automóviles de la fórmula Fomento Automovilista en su circuito de 1.406 metros de desarrollo. El clima pampeano fue más benigno que el de la costa del Atlántico y tanto la clasificación —disputada el sábado— como la carrera del domingo ofrecieron un suelo en inmejorables condiciones.

El nombre nuevo es el de Alfredo Coronel, que cabalgando un automóvil impulsado por un motor Chevrolet "Campeón" brindó la primera sorpresa al imponerse en la prueba de clasificación, estableciendo un tiempo de 43,1 segundos para su mejor vuelta. Su tiempo fue 1,1 segundos mejor que el de Humberto Sánchez, clasificado segundo y 2,3 segundos mejor que el del campeón Abel Thomas, colocado en tercer lugar.

La competencia se disputó en dos series eliminatorias a 10 vueltas y una final a 25 vueltas. Coronel, Thomas, Rolando Sotro, Juan Cabrera y Beraco participaron en esta serie, clasificándose finalmente en este orden. El tiempo de Coronel fue de 7m 22s2 y de 7m 45s3 el de Sotro; la neta diferencia de 23 segundos a favor de Coronel hablan de la clara superioridad mecánica que lució el hombre del Chevrolet. El promedio de esta primera serie fue de 113,975 km/h.

Santiago Herrero anotó su nombre como ganador de la segunda serie, con un tiempo de 7m 43s4. El bajo promedio —108,761 km/h— y una diferencia a su favor de 29,6 segundos establecen claramente la comodidad con que Herrero dominó su serie. Lo escoltaron Lanata, Schele y Seminari.

Sotro y Thomas se unieron a los ganadores de la serie —Coronel y Herrero— en la pelea por los primeros puestos de la serie final. Y para sorpresa de todos, nuevamente Coronel tomó la punta y comenzó a distanciarse para ganar la carrera con comodidad al tiempo que Seminari y Cabrera avanzaban puestos a costa de Herrero y Thomas y favorecido por el abandono de Sotro

Circuito de General Acha — 35,120 km - 14/VIII/66

CLASIFICACION FINAL

Pos.	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vueltas*
1º	Coronel, Alfredo	Chevrolet	18m 35s0	25
2º	Seminari, Rubén	Ford A	19m 13s5	24
3º	Cabrera, Juan	Ford A	19m 22s	24
4º	Herrero, Santiago	Ford B	19m 43s	23
5º	Thomas, Abel	Ford T	18m 11s	22
6º	Beraco	Plymouth	18m 47s2	22
7º	Rodríguez, Ricardo	IKA		21
8º	Lanata, Carlos	Chevrolet		18

PROMEDIO DEL GANADOR: 113,004 km/h.

604 Km A FONDO



Aunque un Rembler Tornado lo dejó chiquito en la clasificación, durante la carrera nadie le vio la cola al Chevrolet de Don Perico Sancha, ganador de la categoría de 1.600 cm³.



La categoría menor fue ganada por amplio margen por "Pécora", uno de sus más fieles, antiguos y mejores pilotos.

Sancha, Pedelaborde, Ruesch y "Pécora" ganaron la Vuelta del Chaco a altísimo promedio

El Chaco: la fugaz imagen mental que trae el solo nombre de la norteña provincia difícilmente se asocia a la de profusión de autopistas, congestionamientos de tránsito e intensa vida automtor y quizá menos con la de un auténtico entusiasmo por el automovilismo deportivo.

Afortunadamente los "fanas corsaicìos" no faltan tampoco en el Chaco y se deciden a organizar su primera competencia apelando al ubicuo turismo en un extenso circuito de 604,630 km donde solamente 68 km no eran asfaltados. El mismo es de características sumamente rápidas y el único tramo sinuoso se registra en la tierra, en las cercanías de Villa Angela, de tal forma que se esperaban elevados promedios y donde adquirían vital importancia las diferencias puramente mecánicas. Por esta circunstancia cabía esperar la amplitud entre los tiempos de cada categoría sin las confusiones que los tamaños de los coches provocan en los circuitos muy trabados.

Nuevamente como en la semana pasada la categoría de los Fiat 1500 se constituyó en lo más brillante de la jornada con un final ajustadísimo protagonizado también por los mismos hombres que en Pergamino. Pedelaborde, otra vez ganador, no se vio esta vez favorecido por el abandono de Rodríguez Canedo quien lo exigió hasta el final donde 46 segundos los separaron. El santafecino Reutemann, que reaparecía, se fue quedando sin poder mantener el ritmo más veloz del Fiat-Berghella y del Fiat-Alvear que lo precedieron. Sus conocidas cualidades conductivas no podían pesar tanto en un trazado donde la velocidad final era preponderante como lo demuestra los 165 y fracción que acreditó el Fiat 204 al bajarse la bandera.

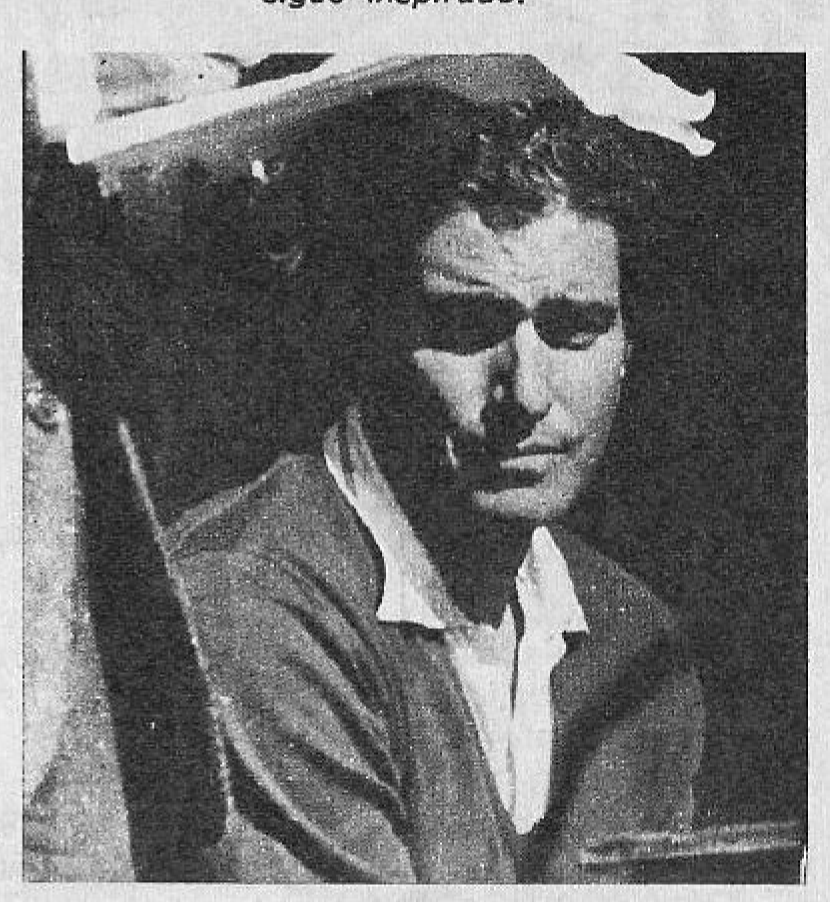
Pero el promedio más veloz estuvo esta vez, lógicamente, en la categoría "grande" donde Pedro Sancha dijo: "¡Esta no me la pierdo!" y salió tan fuerte como camina su Chevrolet que por cierto es bastante. En consecuencia casi diez minutos lo separaron del segundo, el tucumano Medici, cuyo nombre muy a menudo revolotea los primeros puestos.

Sin embargo, el promedio de 175,412 km/h obtenido por Sancha no debe ser tomado como comparación ya que en la ocasión la categoría "más de 1.600 cm³" no se regía por el anexo J y por lo tanto no daba puntos para el campeonato. No fue especialmente brillante en cambio la performance de los Peugeot 404 que no lograron superar siquiera los tiempos de los tres primeros Fiat.

Sobre lo que no quedó ninguna duda en el Chaco es lo que andan los "rayos blancos «made by» Berta", pues Carlos Ruesch superó los 150 km/h de promedio, realmente bastante para 850 cm³ si consideramos que además iba preparado para aguantar los poco más de 600 km de extensión de la vuelta chaqueña. Por supuesto una clara ventaja lo diferenció del segundo, Javier Montero, quien realizó una regular carrera con la menor velocidad de su máquina. Relegados por los Renault y ante la deserción de Gradassi, los Auto-Unión tuvieron en Tulia Riva —clasificado cuarto— su mejor defensor.

En tanto los chiquitos de la "A" se divirtieron también con sus 700 cm³ y hasta asomó la cara un NSU en manos de Luis Pasetti, pero en el primer puesto, inconmovible, un De Carlo, esta vez el de quien fuera segundo la semana pasada en Pergamino: "Pécora". Petrabisi colocó también un Isard en los primeros lugares clasificándose quinto; lo bastante lejos como para no inquietar a "Pécora".

En suma, los de la "A" se divirtieron, los de la "B", "C" y "D" también, el público ídem y todo hace suponer en nuevas y exitosas ediciones de turismo en el Norte. Sobre todo teniendo en cuenta el numeroso público presente que siguió la prueba con fervor en una zona en que las posibilidades de ver TC son prácticamente nulas. Esto trae aparejado además —como sucedió en Córdoba— que la gente aprecie verdaderamente el interés de una carrera de turismo que, aunque con menos velocidad, en muy raras ocasiones ofrece espectáculos deslucidos a más de posibilitar los encumbramientos locales con futuras proyecciones, ya que el TC la ha dejado de dar por su elevado costo de operación y su alto grado de especialización.



Roberto J. Bebe, alias Pedelaborde, sigue inspirado.



Carlos Ruesch ganó su categoría a 152 km/h de promedio.

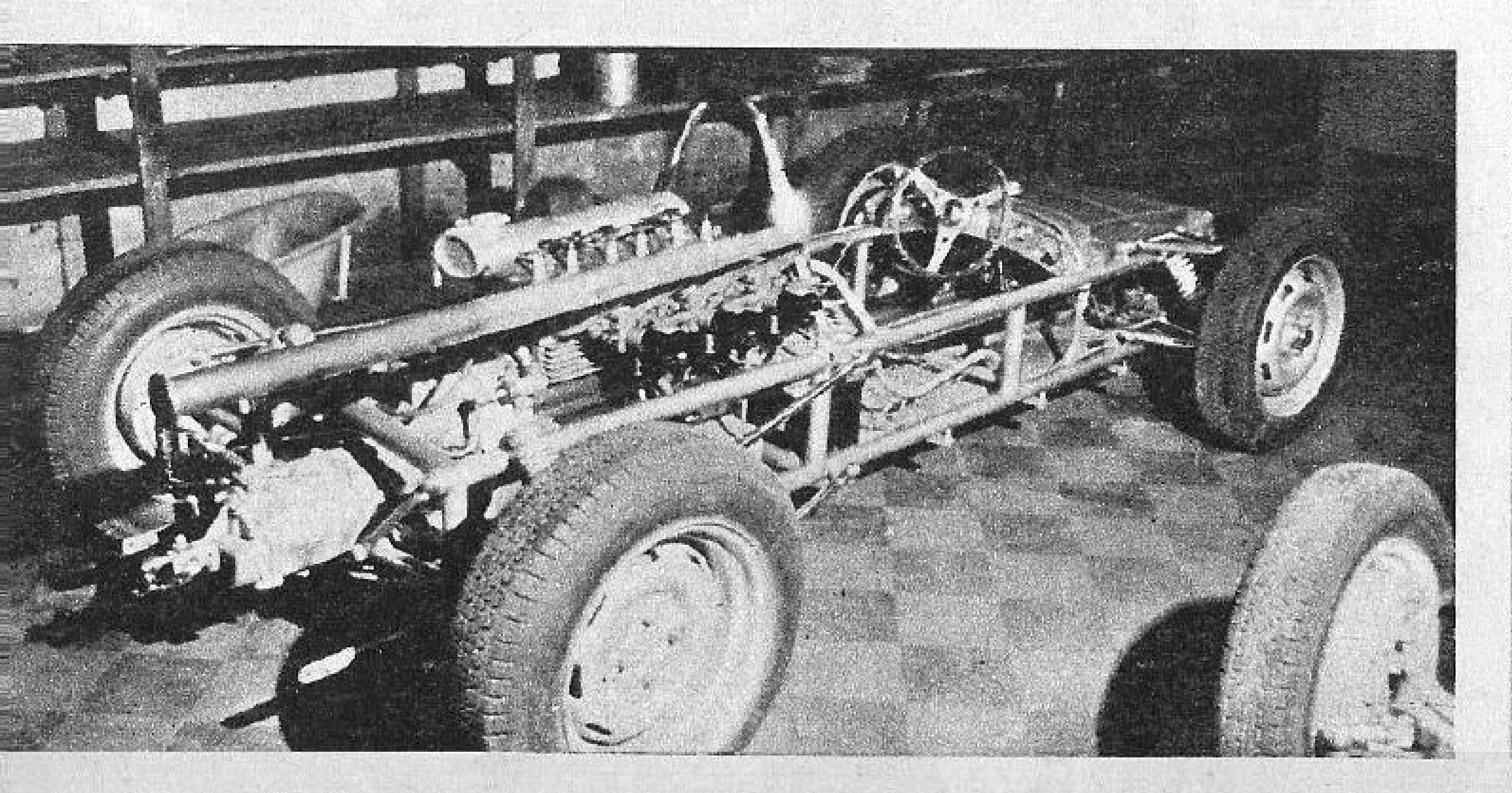
Ia. VUELTA DEL CHACO DE TURISMO
Chaco Automóvil Club - 604,490 km - 14/VIII/66

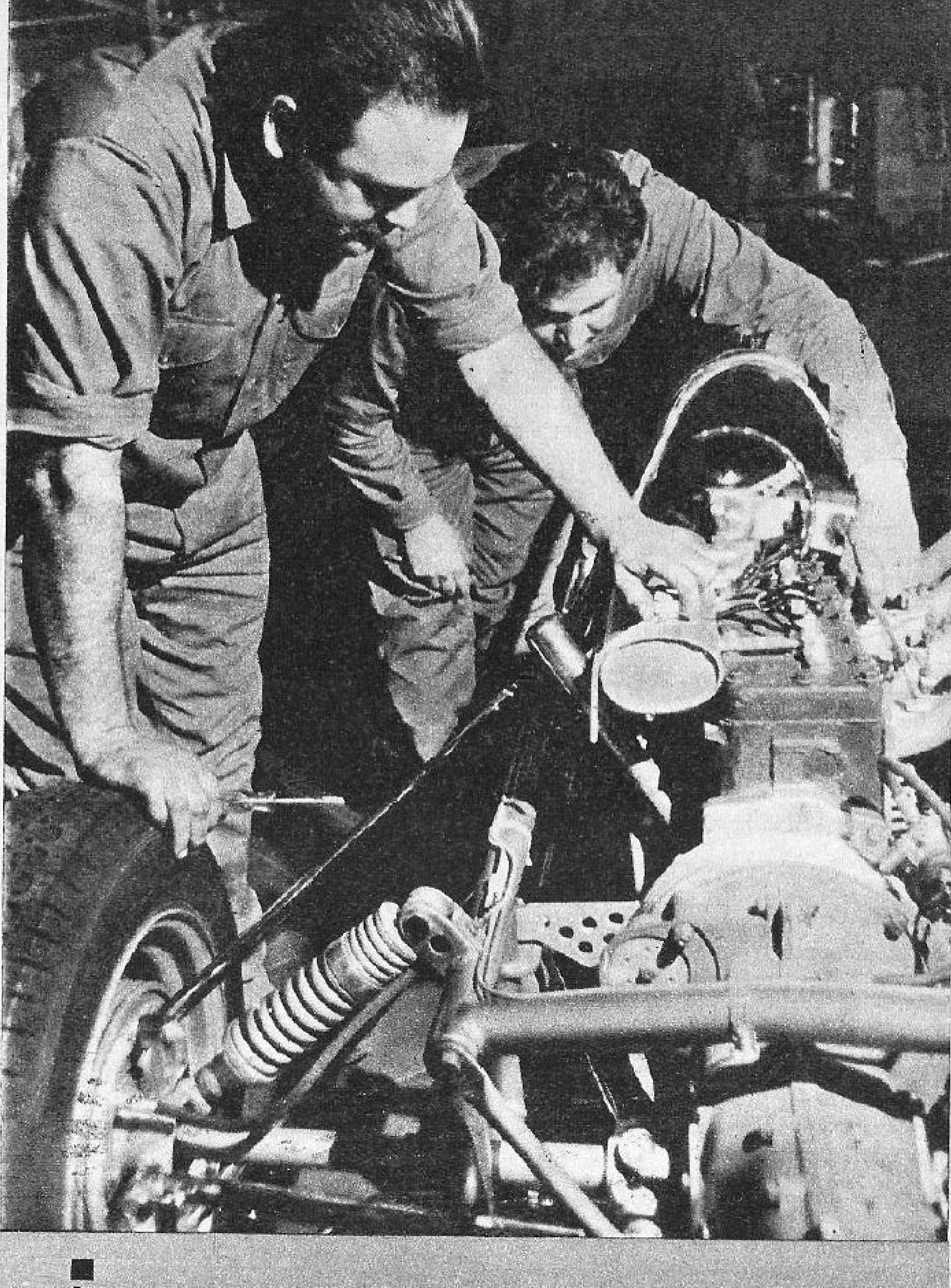
CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
CATEGORIA A				
1º	6	"Pécora"	De Carlo 700	4h 42m 36s
2º	14	Ratto, Juan	De Carlo 700	4h 44m 47s
3º	28	Pasetti, Luis	NSU Sport Prinz	4h 54m 11s
PROMEDIO DEL GANADOR: 114,600 km/h.				
CATEGORIA BC				
1º	101	Ruesch, Carlos	Gordini	3h 58m 36s
2º	102	Montero, Javier	Gordini	4h 04m 17s
3º	109	Depego, Alberto	Gordini	4h 17m 39s
PROMEDIO DEL GANADOR: 152,090 km/h.				
CATEGORIA D				
1º	204	Pedelaborde, R.	Fiat 1500 C	3h 39m 11s
2º	201	Rodríguez Canedo	Fiat 1500 C	3h 39m 57s
3º	202	Reutemann, C.	Fiat 1500 C	3h 47m 25s
PROMEDIO DEL GANADOR: 165,590 km/h.				
CATEGORIA FOMENTO NACIONAL				
1º	302	Sancha, Pedro	Chevrolet Super	3h 26m 44s
2º	308	Médici, Antonio	Chevrolet 400	3h 36m 27s
3º	307	Pérez Mercader	Peugeot 404	3h 52m
PROMEDIO DEL GANADOR: 175,412 km/h.				

SOTRO: LO NUEVO Y LO VIEJO

Un nuevo automóvil para MN, prolijamente elaborado, con algunas cosas que pueden ser mejoradas. Su incierto destino es Rafaela





Sotro ultimando detalles. Se aprecia la suspensión trasera a semiejes oscilante, solución utilizada en la época de los Alfettas pero hoy mucho menos eficaz que las de tipo Lotus.

La vista general del vehículo permite apreciar la ausencia de reticulado utilizándose prácticamente un larguero construido con tubos de gruesa sección. Si la concepción técnica es discutible la calidad constructiva es innegable.

Dentro de panorama de la MN dos habitués de la misma sobresalen por su idéntico apellido y casi igual nombre: los hermanos Sotro. Además, no integran el grupo de Santa Fe, sino que viven —cosa rara actualmente— la mecánica nacional en Bánfield, provincia de Buenos Aires. Pero al establecer la diferencia entre ambos vemos que el solo cambio en la disposición de dos letras nos dicen que Rolando Sotro se divierte y gana en F1 con su ciudado y vetusto Ford T; en tanto Orlando mata o mejor dicho casi ya mató el período de sanción de dos años, construyendo un nuevo monoplaza que básicamente sigue los lineamientos generales del auto de Ríos objetado en Rosario dos años ha. Motor atrás y suspensión independiente son, por lo tanto, características ineludibles.

El auto de Orlando, fruto del tiempo de inactividad, sigue la característica de la vieja construcción de MN en el sentido de que fue realizado completamente por una sola persona, quien también lo correrá. Diseño nuevo y forma de llevarlo a cabo tradicional es la evidente conclusión.

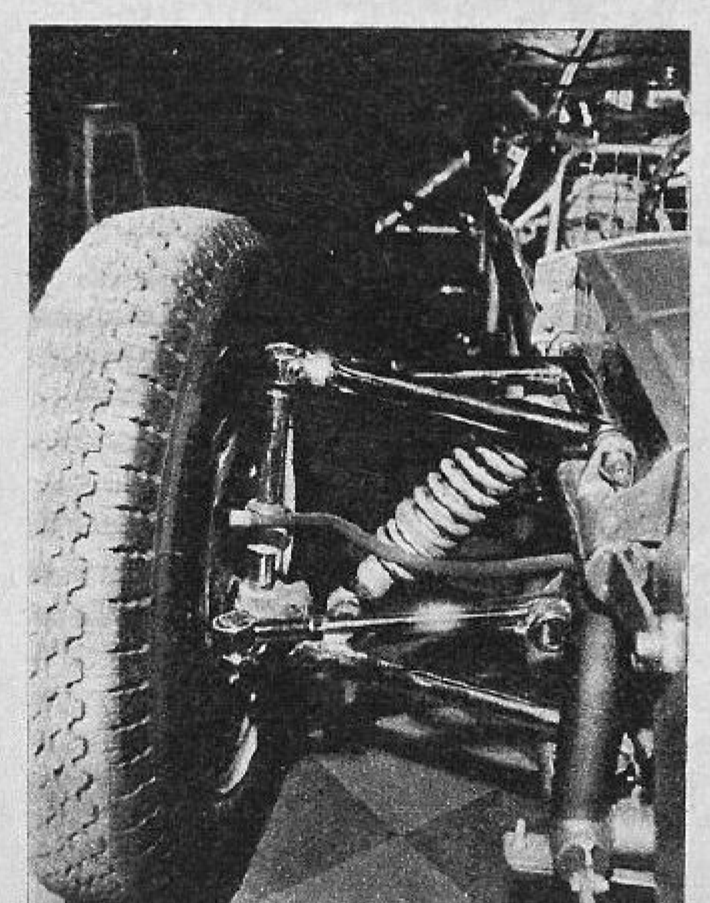
De acuerdo con Sotro, su estudio dejó de lado la copia fácil prefiriendo en cambio las soluciones propias. Ello es muy plausible aunque no creemos que corresponda desdeñar elementos probadamente eficientes, por el solo hecho de haber algo distinto. Pensamos así que la suspensión trasera de semiejes oscilante no sustituye con ninguna ventaja a la construcción bajo cánones chapmanianos de brazo único superior y triángulo invertido como brazo inferior. Adelante el clásico paralelogramo deformable con dos parrillas triangulares revelan el prolijo trabajo realizado por Sotro.

Como planta motriz se utiliza el motor de seis cilindros y válvulas laterales que equipaba a los Studabacker del 42 al 51. La cilindrada del mismo es de 2.900 cm³ y con alimentación de tres carburadores Solex espera obtener un buen rendimiento en la relación peso-potencia, pues el auto acusa en la balanza entre 500 y 510 kilogramos. La "potenta" se transmite por una caja de cuatro marchas que es en su origen una carcasa Volkswagen 51. Todo ello lógicamente formando grupo con el diferencial (relación 3,50: 1 ó 3,90: 1), atrás del conductor; el tanque de nafta que se usará regularmente, está situado adelante y en el centro del vehículo. Por supuesto que en caso de correr en Rafaela necesitará otros adicionales.

El chasis donde se montan todos estos elementos es tubular, con tubos de 45 mm, que se nos antojan algo gruesos, aunque en realidad el límite de peso mínimo —500 kilogramos— se alcanza con exactitud. La práctica ausencia de tringulación se debe a que Sotro ha preferido —inexplicablemente— sacrificar rigidez torsional utilizando caños de gruesa sección, evitando así el reticulado.

En el aspecto detención, suponemos que el auto merecería frenos de disco, hoy ya una obligación en máquinas de carrera. Pero se usan cuatro campanas, de generoso diámetro, pero campanas al fin. Las llantas, por ahora de hierro, más adelante de magnesio, son todas de 15 pulgadas y de base angosta. Sobre ellas van cubiertas Cinturato, 145 adelante y 175 atrás.

El paralelogramo de la suspensión delantera muestra el cuidadoso trabajo realizado. En el costado derecho se observa parte del tanque de nafta.



Todavía el auto no cumplió las necesarias pruebas prácticas pero un cálculo rápidamente estimado por Sotro prevé los 220-225 km/h de velocidad máxima, valor que estima adecuado para Rafaela, donde de cualquier manera el dueño del auto difícilmente pueda hacerse presente, pues no se promulgó la amnistía que esperaba, aunque cabe la posibilidad de que la carrera se postergue.

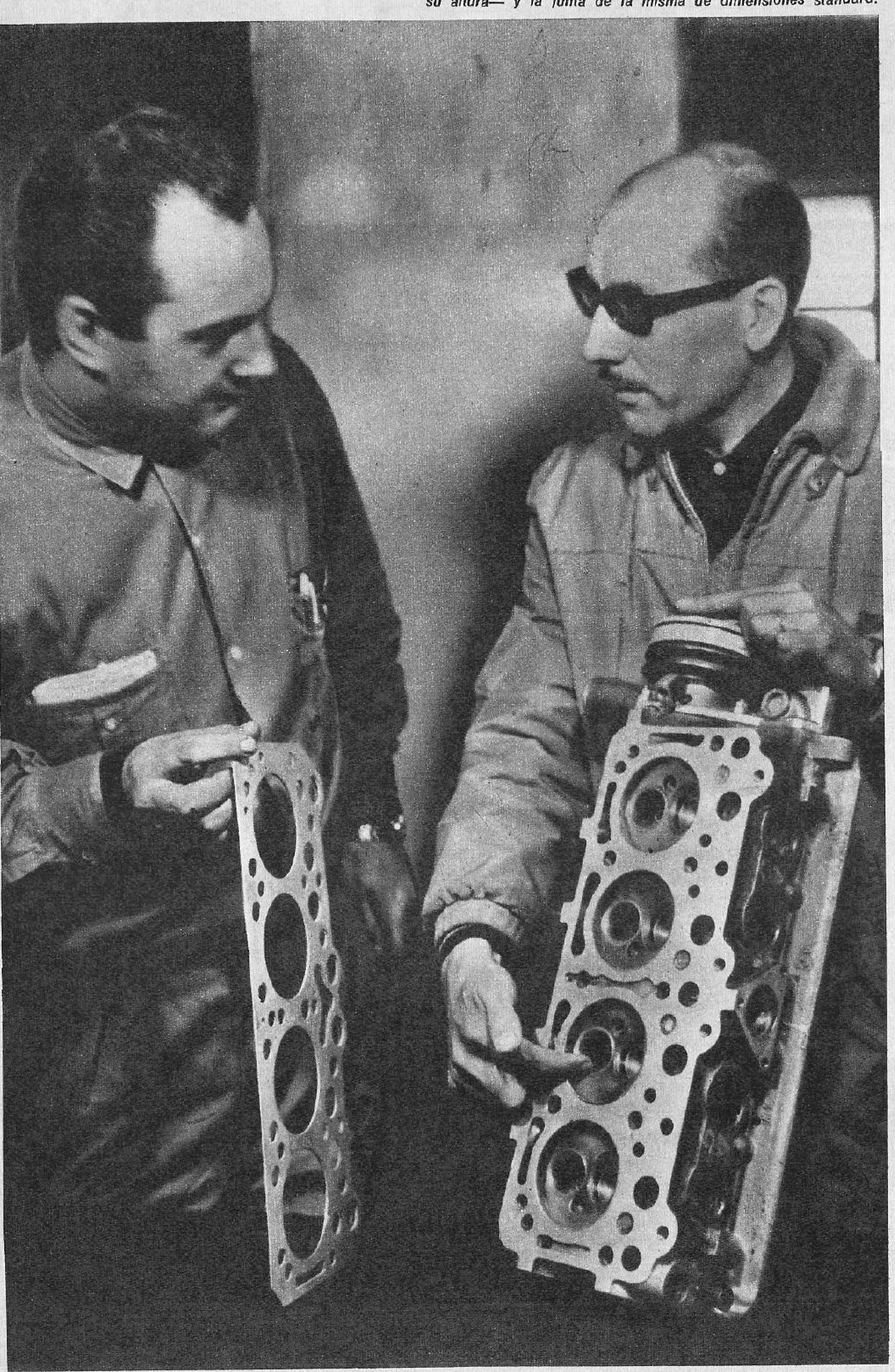
Sotro, cuyo sueño dorado, según propias expresiones, es correr en Europa, emplea sin embargo su tiempo en la realidad, terminado su "carro de competición" y espera con fe las posibles confrontaciones con Brasil y Uruguay, en reediciones de los clásicos "triangulares" de tiempo atrás. No piensa tampoco dejar arrumbada su vieja máquina, sino que formaría un equipo con ésta y con la nueva, para concurrir a cuanta prueba sea posible.

Lo importante del caso es que los monoplaza renovadores ya no sólo surgen de los jóvenes novatos que se inician, sino que —caso Requejo— también ganan las preferencias de los ex usuarios de monopostos tradicionales.

PEUGEOT 404

por GUILLERMO MARTIRE

Alberto Gómez (a la derecha) y su lugarteniente Tito Mosquera muestran una tapa elaborada según el anexo "J" —no se rebaja su altura— y la junta de la misma de dimensiones standard.



Hay automóviles de turismo que tienen un innato sabor deportivo aún cuando se encuentren en su estado de más prístina pureza, esa es, sin duda, la característica más sobresaliente que tiene el Peugeot 404. Este auto tiene un "algo" que lo identifica de inmediato con las RPM, con el "taco-punta" o con la palanca al piso, y si este auto ha sido tocado por la varita mágica del Anexo "J" inmediatamente surge en nuestras mentes de fierreros corsas el nombre de Alberto A. Gómez.

Efectivamente Alberto Gómez (esta vez ya sin la inicial A), es un nombre que está identificado con el de Peugeot de una manera indisoluble, y no por simplemente el hecho de tener un "servicio autorizado" de atención de esa marca, sino por ser el preparador que más ha hecho caminar a los coches del leoncito rampante y de ser él mismo uno de los pilotos más entusiasta y eficaces que defendieron los prestigios de la marca. ¿Quién olvidará aquella memorable carrera en que Gómez al mando de su 403 (el más rápido que circulara en nuestro medio) le ganó en su propia salsa —léase Autódromo Municipal de Buenos Aires— a Cupeiro con su Fiat 1500? Ese mismo Alberto Gómez poseedor de un inmenso bagaje de conocimientos técnicos (se las sabe todas. . .) fue visitado por CORSA para que nos asesorara en la redacción de la nota sobre preparación deportiva del Peugeot 404, y Alberto en esta oportunidad se pasó de vueltas (contrariamente a lo que acostumbra como piloto) en su asesoramiento, ya que nos dio material como para escribir una enciclopedia del 404, nosotros esclavos del reducido espacio, hemos condensado sus consejos en la brevedad de estas páginas.

Juntamente con los lectores de CORSA le agradecemos su inapreciable ayuda lo mismo que a sus colaboradores Rudy Varela, Tito Mosquera, Toto Gómez (tienen sobrenombres solamente porque los nombres los perdieron en una trenzada de tute cabrero) y Amancio López.

N. de R. — Los lectores de CORSA que preparen un 404 siguiendo las instrucciones de Gómez y que no ganen el Gran Premio, lo pueden demandar por daños y perjuicios.

MODIFICANDO EL MOTOR

Hay que distinguir, como es usual, entre preparaciones para carreras tipo circuito, es decir carreras que usualmente son cortas, y preparaciones para carreras de largo aliento como acostumbran ser las de ruta. Es evidente que para intervenir en las primeras con chance se puede tener un coeficiente de seguridad menor que para intervenir en las de ruta, en consecuencia se podrá acercar el preparador más al peligro de rotura para usufructuar en mayor grado la potencia latente del motor.

La idea de los consejos para preparar el 404 según las limitaciones del anexo "J" del Código Deportivo Internacional se basarán en la segunda consideración: una preparación para largo aliento. En primer lugar se deberá contar con un motor nuevo o casi nuevo (no más de 5.000 kilómetros bien hechos) y de más está decir que deberá ser un XC5, el cinco bancadas.

Aprovechando las franquicias del →

reglamento, que incluye al Peugeot 404 en la categoría "E" (hasta 2.000 cm³), el primer paso a dar en la preparación sería agrandar los cilindros; esta operación se debe hacer a un máximo de 1 mm, con lo cual la cilindrada pasa de 1.617 cm³ a 1.655 cm³, esto se hace para poder incrementar el índice de compresión más rápidamente, pero por otro lado el aumento de potencia obtenido con esta medida es muy relativo si lo comparamos con la pérdida de rigidez experimentada en las camisas por el adelgazamiento de sus paredes; en definitiva; la operación de agrandado queda a criterio del preparador.

BIELAS

Se dejan completamente standard, solamente se deben equilibrar sus pesos quitando material de las más pesadas. Los bulones de biela se deben controlar en su estado y también la tensión de cierre, que debe ser la indicada por fábrica y que es del orden de 32 lbs/pie. Es conveniente, sin embargo, reducir este valor en algunas lbs/pie para reducir la tensión estática, ya que al rotar a velocidades mayores que las previstas por fábrica, la tracción de los bulones se puede incrementar hasta valores nocivos para su integridad.

PISTONES

Los pistones deben ser cambiados por otros que confieran al motor un índice de compresión más elevado. Se recomiendan los Silycum de cabeza más alta y reforzados, con los que el referido índice puede ser llevado a un máximo de 10,5:1, donde está el máximo de rendimiento de este motor. Pasando este valor el rendimiento prácticamente no aumenta si se considera que se trabaja con nafta de 100/130 octanos.

Los pistones vienen de fábrica sin terminar, el trabajo final debe hacerlo el preparador sobre la cabeza y pollera, para darle la forma conveniente y alivianarlo.

Este trabajado debe hacerse de tal manera que la cabeza tenga espesores entre 5 y 6 mm, dejando los mayores en los bordes, y viceversa, ya que es zona de mayor irradiación de calor (ver CORSA Nº 11), es decir, el mayor alivianamiento en el centro del cielo del pistón. Las polleras pueden recortarse dejando a los pistones con sus bordes planos.

Los pernos se deben alivianar alisando sus interiores en forma cónica (de mayor a menor desde bordes a centro), se recomienda colocar seguros de perno de alambre redondo sin gancho de desmontaje, que queden embutidos en su alojamiento hasta en un valor igual a 7/8 de su espesor.

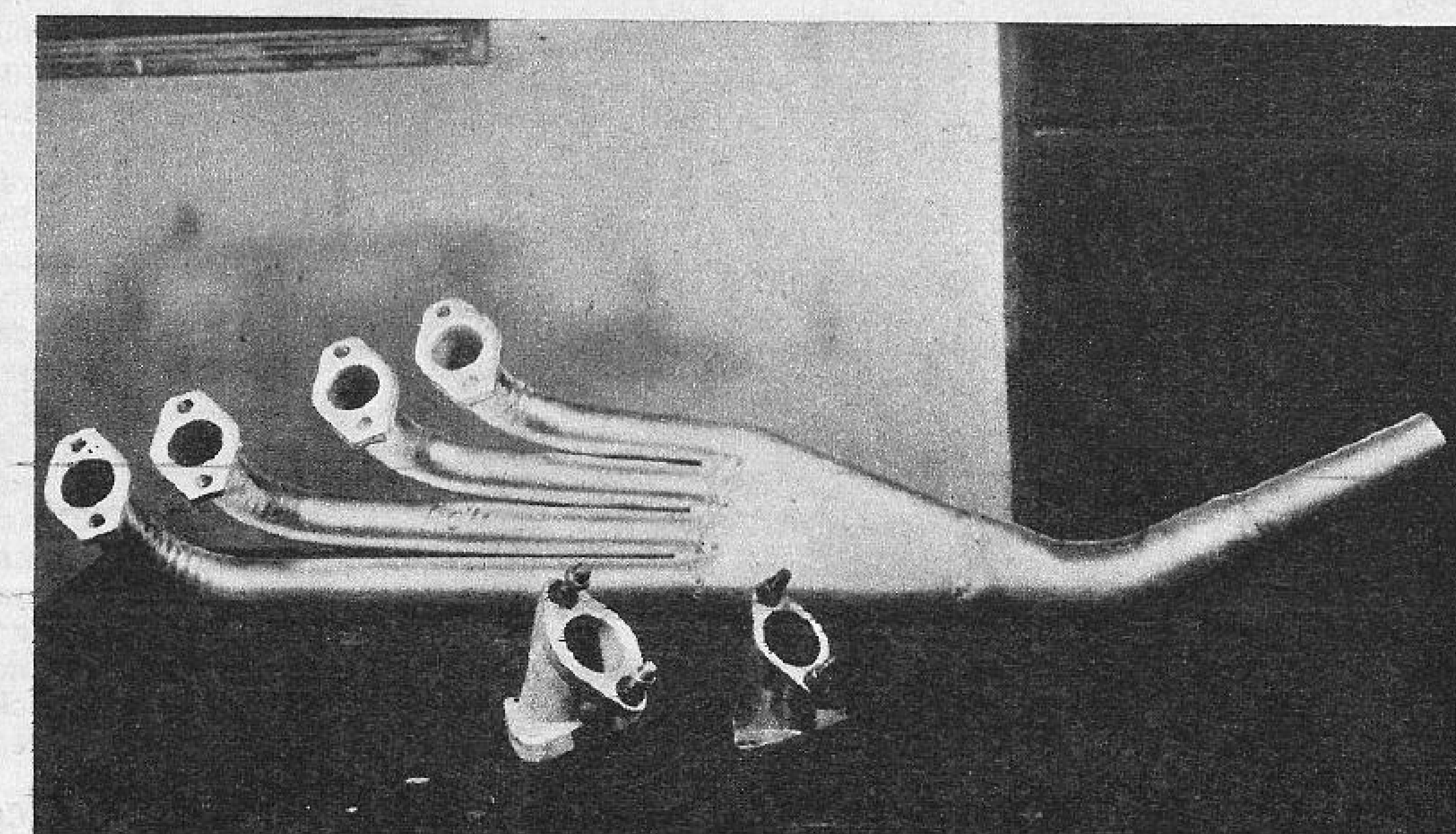
Los aros de pistón pueden ser de cualquier marca acreditada de plaza, teniendo solamente especial precaución de que el aro ventilado sea del tipo anillo o de resorte.

El preparador tendrá que alivianar y equilibrar al conjunto, pistones, pernos y aros, de tal manera que su peso total (de cada conjunto) no sobrepase los 520 gr de cada conjunto original, o en lo posible menos.

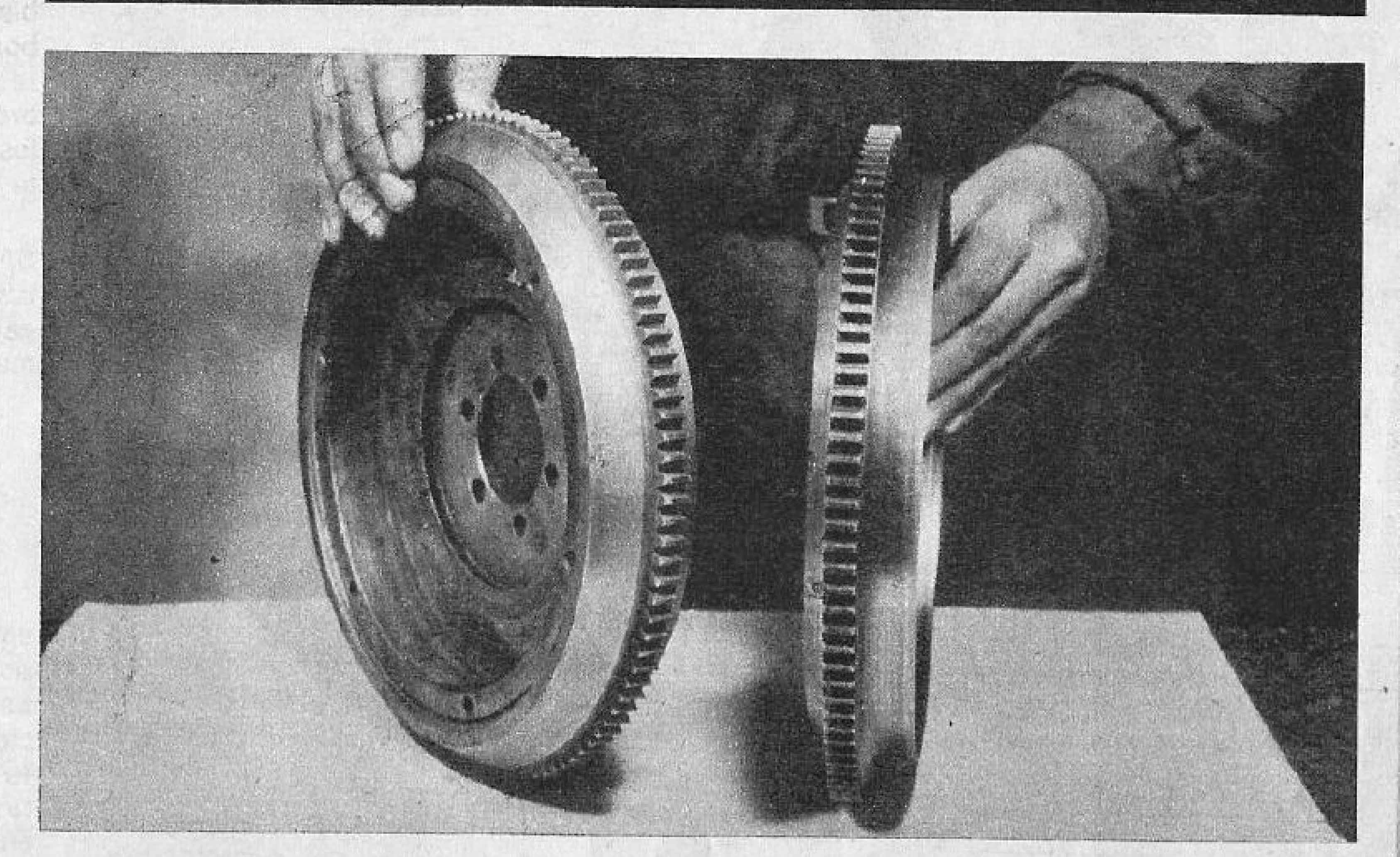
Al instalar los pistones su luz debe ser de 0,07 mm en la cabeza y de 0,05 en la pollera y un "elíptico" máximo en la altura del perno de 0,30 mm.

La luz mínima de seguridad que debe existir entre la cabeza del pistón y el punto más próximo de la

La biela es standard, sobre ella, apoyado, un pistón especial para comprimir 10,5:1; en el centro el mismo pistón seccionado, delante del mismo dos pernos: uno especial (Izq.) y uno standard (der.). A la derecha aparece un pistón standard.

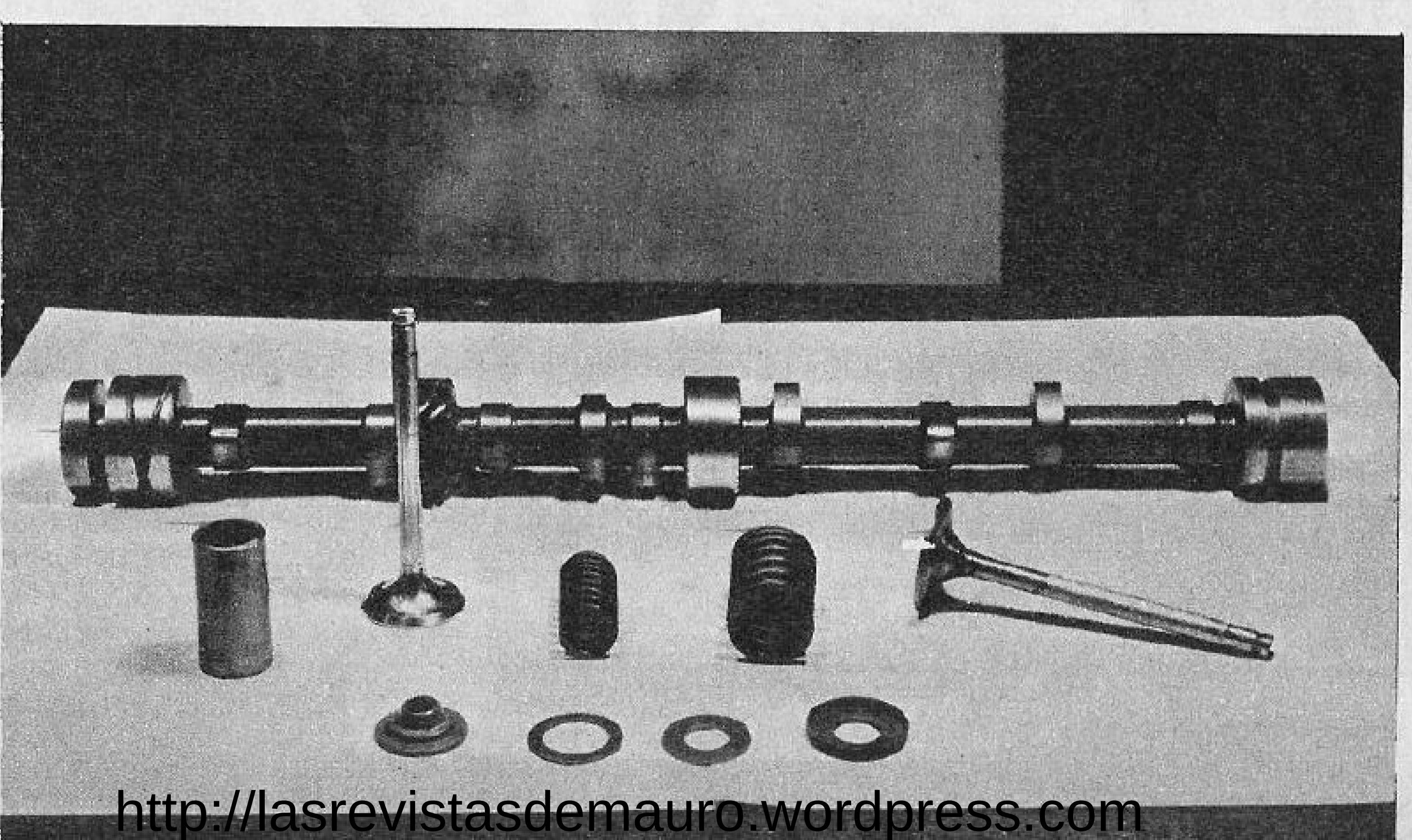


Un colector de escape homologado para el 404, delante de él, a la izquierda, un conducto de admisión especial (homologado) de 40 mm de diámetro interior. A la derecha un conducto standard.



A la izquierda un volante standard, a la derecha uno alivianado. Se aprecia claramente la zona elaborada, a ambos lados de la corona.

Adaptador para la instalación de radiador de aceite, es de aluminio y se coloca en el alojamiento del filtro de aceite original que, lógicamente, se ha quitado, para ubicarlo en otro sitio.



Parte del conjunto de distribución: a la izquierda se ve un botador chanfleado. Adelante se ven: un platillo de válvula, dos suplementos para resorte y un apoyo para el mismo. Completan el cuadro familiar, válvulas, resortes y un árbol especial.

Filtro de aceite especial (derecha) para el 404. su ubicación se hace sobre el tabique parallamas; a la izquierda un radiador de aceite.

tapa de cilindros o válvulas (estando éstas igualmente abiertas —balancec—) debe ser no menor de 3 mm. Esta medida se toma para prevenir eventuales golpes de válvulas sobre la cabeza del pistón en un pasaje de vueltas. Para esto se puede hacer un retoque o fresado sobre la cabeza del pistón a la altura de la válvula de admisión.

CIGÜEÑAL

Primeramente conviene verificar la perfecta limpieza —ausencia de obstrucciones— de los conductos de lubricación del cigüeñal. Se deben también pulir las partes rugosas y posteriormente enviar al cigüeñal a una verificación por Magnaflux.

Las luces de tolerancia de los muñones de biela y bancada con sus correspondientes cojinetes son las siguientes:

Biela: 0,05 a 0,06 mm con un tiraje de 0,075 mm.

Bancada: 0,05 a 0,06 mm con un tiraje de 0,10 mm.

Siempre hay que llegar a estas tolerancias mínimas por trabajado sobre el cigüeñal, no sobre los cojinetes. A propósito de éstos, es recomendable utilizar cojinetes marca Vandervell, CF o Borg Warner.

VOLANTE Y EMBRAGUE

Se puede alivianar el volante para carreras cortas en que se necesite aceleración predominante, torneándolo en su parte perimetral adelante y atrás de la corona (ver fotografía); se debe quitar material hasta alivianar el volante en unos 1.500 gr. El alivianamiento no es necesario para carreras de ruta.

Conviene reforzar los resortes del embrague, de manera tal que éstos tengan comprimidos a 30 mm, una tensión de 50 kg o el equivalente a un agregado de un suplemento de 2 mm.

El conjunto de placa, volante, cigüeñal, polea, chaveta trinquete y seguro debe ser balanceado dinámicamente; del mismo modo es conveniente balancear estáticamente por separado el disco de embrague con sus correspondientes forros.

ARBOL DE LEVAS Y BOTADORES

Puede ser modificado por cualquiera de los tres principales fabricantes de levas: Vignoletti, Raponi o Montal S. R. L. Un diagrama de distribución apto para el fin perseguido en esta nota es el siguiente: AAA: 30º, RCA: 70º, AAE: 65º, RCE: 30º, con una alzada medida en la válvula de 9 a 9,5 mm de máximo y luz de válvulas en frío de 0,3 mm. Estos ángulos del diagrama de distribución se deben tomar como base para la construcción del árbol apropiado; lo que en realidad debe interesar es el perfil de la leva y su gráfica de alzada-ángulo de rotación de cigüeñal, en consecuencia, y desgraciadamente, habrá que experimentar para determinar el árbol óptimo para los fines deseados, y que se corresponda con el conducto de admisión y el de escape, índice de compresión y tipo de carburación.

Como el árbol de levas de fábrica es de acero no necesita tratamiento de endurecimiento, pero si se lo desea se puede nitrurar.

Un detalle interesante a tomar en cuenta: conviene chanflear los bordes de los botadores en un ángulo de 8º para evitar posibles choques con las levas y aumentar el margen de seguridad.

VALVULAS RESORTES Y PLATILLOS

Reglamentariamente se pueden agrandar las válvulas de admisión y escape hasta un máximo de 41,5 y 36 mm, respectivamente (diámetro máximo medido en el hongo). Es muy conveniente alivianar la válvula de admisión trabajando su hongo-socavarle la cabeza— para no comprometer a todo el sistema de mando. También se puede rebajar algo el vástago en la parte más cercana al hongo, más allá de la zona que trabaja en la guía. La válvula de escape hay que dejarla sin modificaciones para que pueda absorber mayor cantidad de calor de la cámara de combustión.

Los resortes de válvula deben tener una tensión entre 55 y 60 kg comprimidos a 38,5 mm (válvula cerrada), este efecto se puede obtener suplementando los resortes originales (exteriores) con una arandela de 2 mm de espesor. Los platillos de válvula deben necesariamente ser de cromoníquel de cementación.

BALANCINES Y VARILLAS

Los balancines son de muy pequeña multiplicación (brazo de palanca) y poseen en consecuencia poca inercia, por lo cual no se requiere ninguna elaboración especial, en cambio las varillas levantaválvulas pueden ser adelgazadas en sus extremos mediante rectificado de 0,5 mm máximo hasta una longitud de 30 mm desde sus bordes, lógicamente este rebajado será decreciente desde los 0,5 mm hasta la altura mencionada.

TAPA DE CILINDROS

Se deben hacer nuevos casquillos —asientos— para las válvulas de dimensiones similares a las mencionadas para las válvulas, dejando 1,5 mm (en proyección horizontal) por lado para apoyo, teniendo también la precaución de agrandar las lumbreras en forma cónica (de menor a mayor, desde adentro hacia afuera), en un ángulo de 75º. Se sacarán también las asperezas y protuberancias. El trabajo en los conductos de admisión se hace quitando los tapones de chapa que tiene la tapa, recomendándose muy especialmente el alisado de las partes abruptas y el agrandado a 40 mm del orificio de entrada donde desemboca el conducto de admisión. El acabado de esas superficies interiores debe ser fino pero no brillante. No conviene acortar las guías de válvulas. Solamente se puede perfilar las de admisión para mejorar el flujo de los gases.

Los conductos de escape se pueden agrandar en 1 mm dándoles similar acabado.

CARBURACION

El carburador original se remplaza por un Solex 40 PBIC que debe llevar las siguientes especificaciones:

Difusor: 33 mm Gicleur de alta: 190/195/200; Gicleur de baja: 55; Gicleur calibrador de aire: 170 Punzoir Nº 2 y Gicleur de la bomba de pique: 30.

Se debe colocar un conducto de admisión homologado de 40 mm de diámetro interior, la bomba de nafta puede ser la original pero cambiando los valores de las tensiones de sus resortes de expulsión y de la leva. El primero nos dará una presión de 3 a 4 lbs por pulgada cuadrada a 6.000 rpm y el segundo sirve para aguantar el rebote de la leva. Es muy importante colocar dos filtros de nafta de papel micrónico, uno a la salida del tanque y otro a la salida de la bomba. Se puede colocar una bomba de nafta eléctrica desconectada y acoplable al sistema mediante interruptor especial.

LUBRICACION

El sistema no difiere del de origen, la presión óptima será entre 4 y 5 kg/cm² y el lubricante recomendado es del tipo HD con viscosidad SAE 40. Se debe instalar radiador de aceite (se consiguen en plaza: Araquistain, etc.) lo que reduce la temperatura de trabajo del lubricante en unos 20º. Para instalar el filtro se debe colocar un adaptador —que también se consigue en plaza— que se instala removiendo el filtro de aceite original y ubicando (el adaptador) en su lugar. Este adaptador tiene dos toberas, de salida al radiador (previo paso por un filtro de aceite) y de retorno al sistema de lubricación, una vez filtrado y enfriado. Las uniones deben ser Edelman de 10 mm de diámetro interior, y las mangueras de circulación, de caucho sintético, por supuesto, capaces de soportar, por lo menos, 150 lbs/pulg² de presión.

Lo interesante de este sistema es que en un par de minutos, ante una pérdida en una maguera o en el radiador, se puede volver al sistema original, removiendo el adaptador y volviendo a colocar en su lugar original el filtro de aceite. Con el agregado de radiador de aceite el sistema de lubricación aumenta su capacidad en 2 litros.

SISTEMA DE ENCENDIDO

Se deja el distribuidor de fábrica modificando únicamente su curva de avance en el siguiente valor: se aumenta 1º el avance fijo, es decir, se lleva a 10º, se modifican los contrapesos del sistema de avance centrífugo, para elevar su acción final a 30º cuando el motor está girando a 4.500 rpm (desde ahí queda en ese valor). La modificación de los contrapesos se debe realizar limándolos para alivianarlos. La luz entre contactos de ruptor (platinos) se deja en 0,30 mm. La leva del ruptor no es necesario modificarla, aunque esto queda a criterio del preparador. El distribuidor debe probarse sin rebote de platinos en un distribuscopio hasta 7000 rpm de motor.

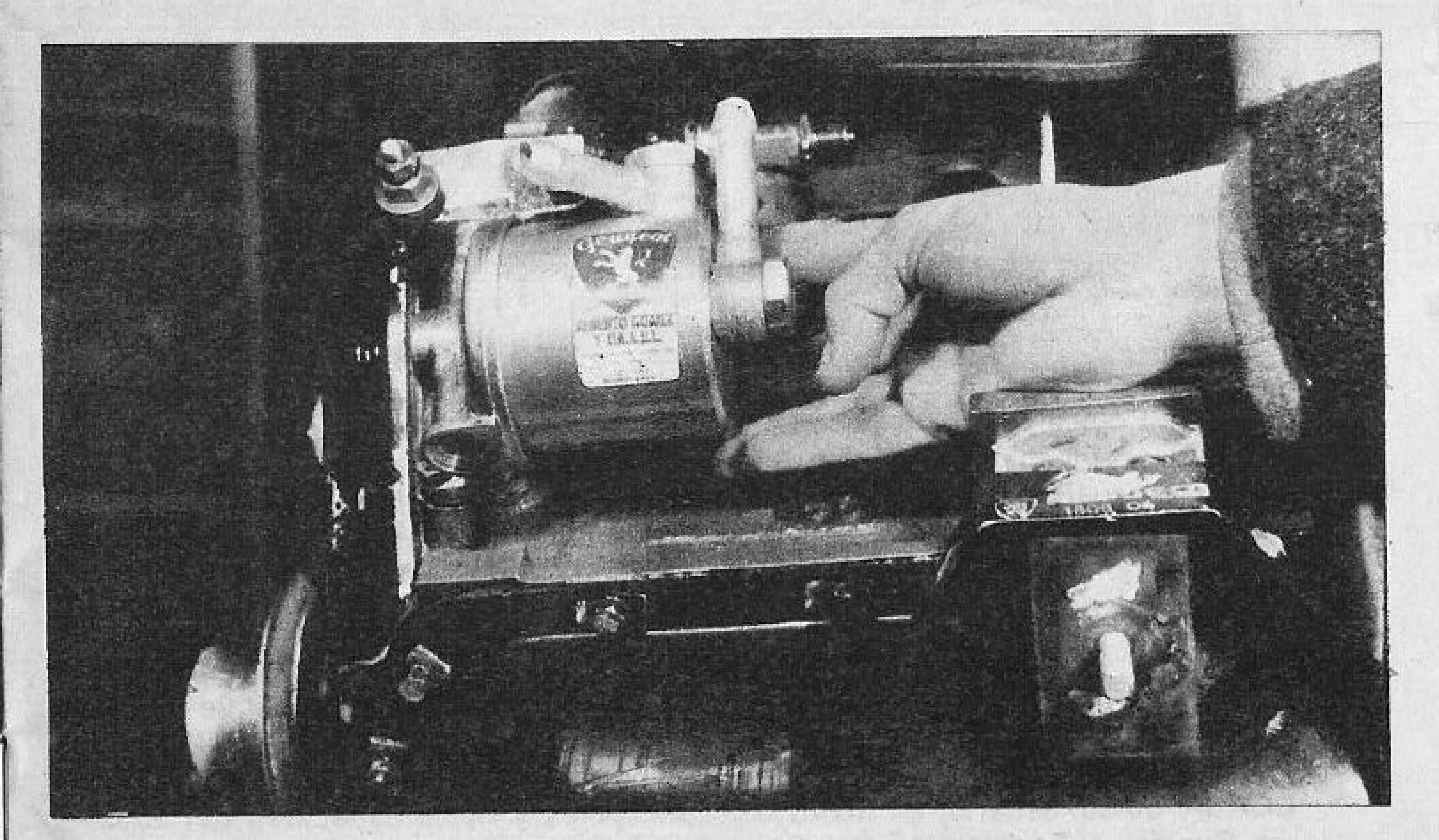
Se recomienda utilizar una bobina de encendido FoMoCo de 12 voltios, y remplazar los cables de alta tensión por otros de tipo aeronáutico (Packard o Pirelli). Conviene instalar un interruptor de encendido independiente del interruptor general.

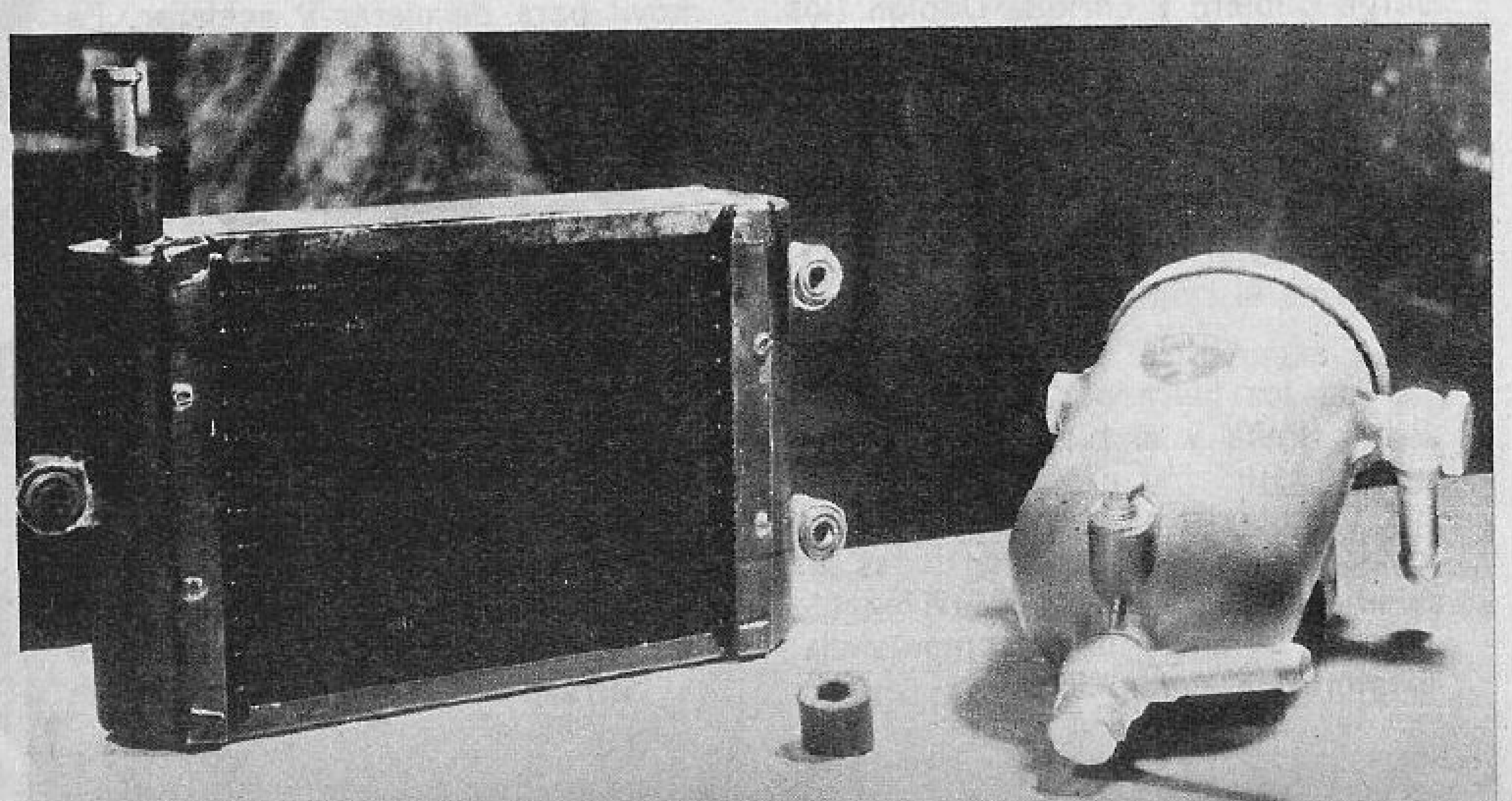
Las bujías deben ser Champion N57 o equivalentes.

SUSPENSION

Para carreras ruteras se remplazarán los espirales por otros de largo similar pero con su dureza aumentada en un 20 por ciento. Lo del largo es importante porque en el tren trasero el tope de tracción es fijado por el recorrido con expansión del amortiguador, no así adelante porque el resorte va encerrado rodeando al "eje" de la suspensión Mac Phearson.

Los amortiguadores recomendados son los de competición Fric-Rot o aumentar su dureza, con lo cual se va adelante se puede dejar standard o aumentar su dureza con lo cual se ganará oversteering.

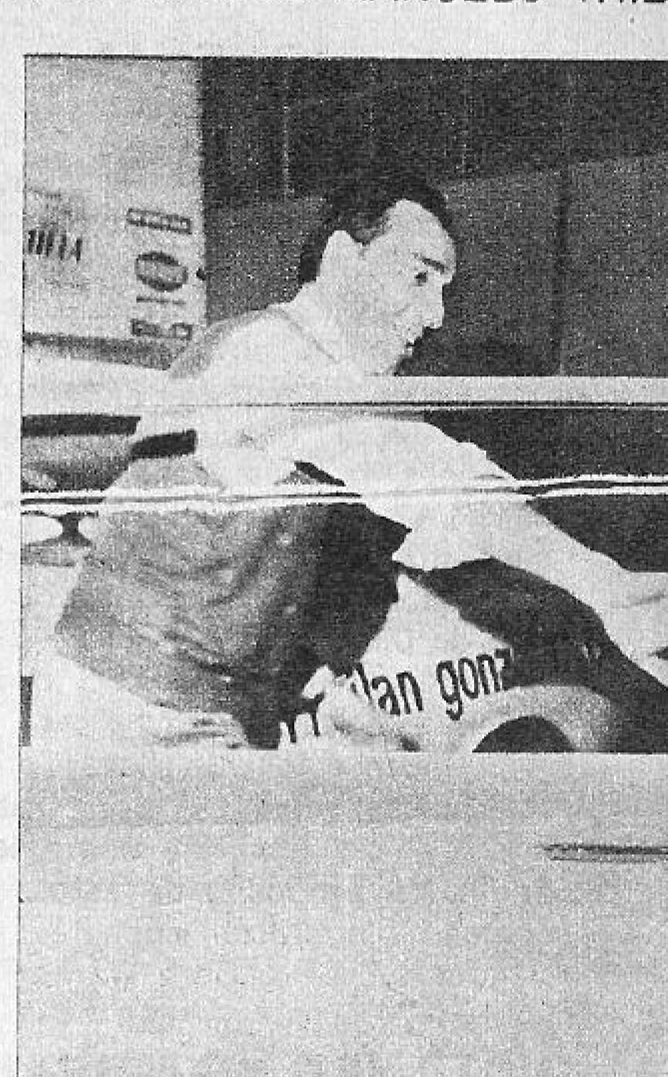




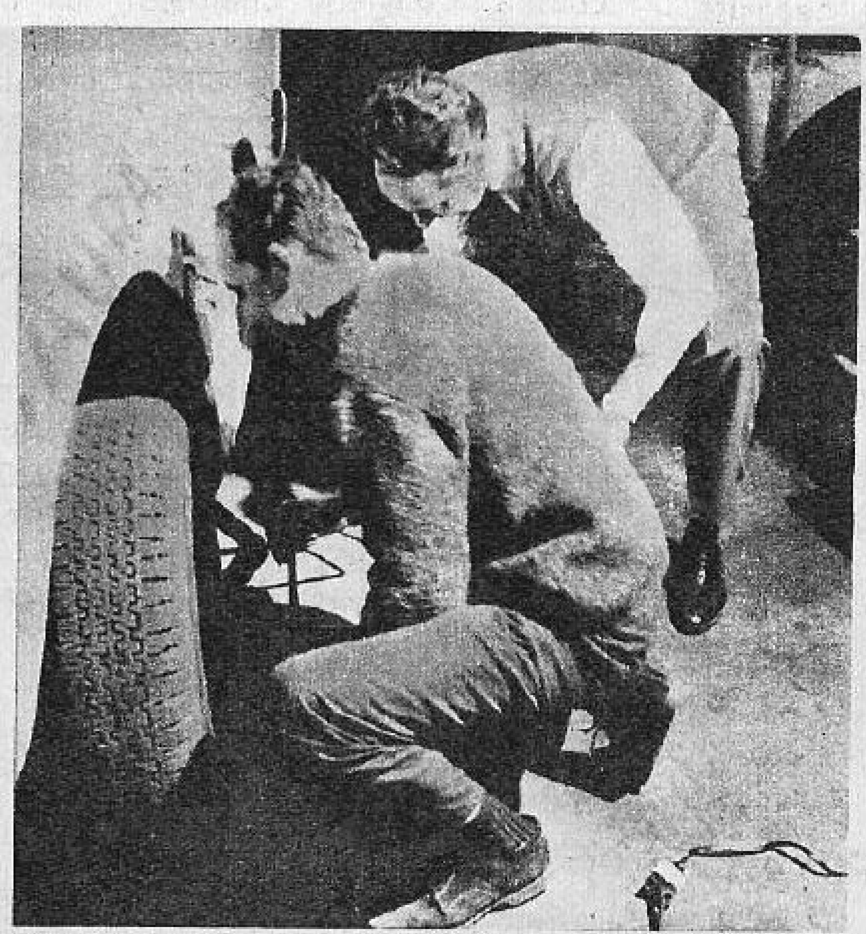
CUPEIRO

por el cronómetro de CARLOS MARCELO THIER

A cualquiera que transpire durante un cuarto de hora en la calle para cambiar una rueda, seguramente le parecerá un milagro que los pilotos de TC la repongan en menos de dos minutos. Pero no hay tal milagro. Y además, ni siquiera se apuran. Jorge Cupeiro, Enrique Dupeán y el Chevy II nos muestran cómo se hace



4s: baja Cupeiro.



49S: la nueva rueda ya está calzada.



55s: la goma retirada, al baúl.

Invite a su chica a dar un paseo en automóvil y pinche una goma... Entonces es cuando le resultará muy difícil explicarse cómo hacen los pilotos de turismo de carretera para reponer un neumático en menos de dos minutos, aún considerando que corren sin camisa de puño doble y que no les importa mayormente ensuciarse las manos.

CORSA quiso saberlo, e invitó a Jorge Cupeiro y Enrique Duplán (los tripulantes habituales del Chevy II) para que cambien una rueda tal cual lo hacen cuando están ganando una carrera, pinchan y se acerca Emiliozzi, Bordeu, o Casá, o cualquiera que sienta el tentador apetito de fagocitarse el primer puesto...

La experiencia se realizó en el taller de los hermanos Bellavigna, en Sáenz Peña y si bien Cupeiro tuvo que desabrocharse los gemelos como si hubiese estado paseando con su esposa, se reprodujeron todas las condiciones que piloto y navegante sufren durante una competencia. Elegimos la rueda delantera izquierda porque aparentemente es la más capaz de demorar el proceso: es la más alejada del baúl y está ubicada del lado contrario al asiento del acompañante, lo cual lo obliga a recorrer mayores distancias.

El tiempo empleado se contabiliza a partir del momento en que el automóvil se detiene, ya que la intención fue medir la habilidad de los hombres y no la capacidad del automóvil para decelerar y acelerar. Esto es, no medir el tiempo que se pierde en la carrera sino el que se emplea concretamente para reponer la goma.

Antes de detenerse totalmente piloto y navegante ya soltaron las hebillas de los cinturones de seguridad y mientras se destraban las puertas se acciona el freno de mano para inmovilizar definitivamente al vehículo.

Cero segundo: Comienza la acción. Cupeiro y Duplán saltan al piso. El acompañante baja con la llave cruz en la mano, ya elegida la boca correspondiente para aflojar los

CAMBIA UNA RUEDA

y la Canon FX de JUAN MESTICHELLI



10s: Duplan desenrosca, Cupeiro coloca el crique.



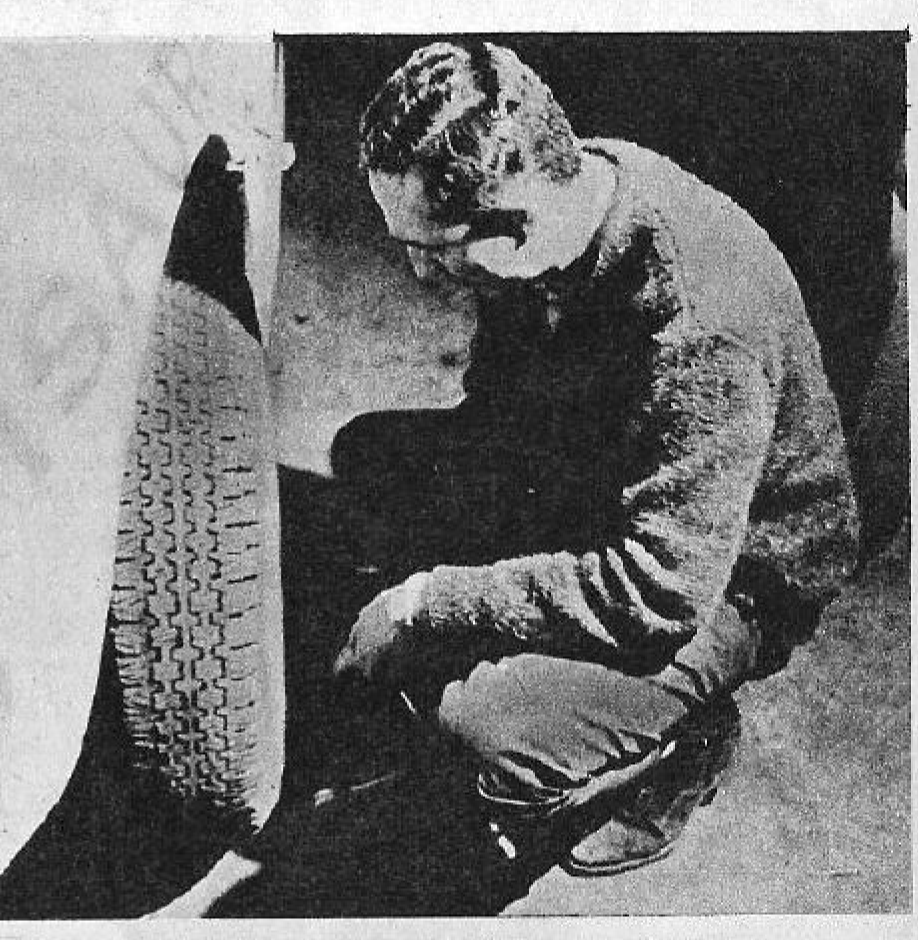
16s: viene Cupeiro con la rueda de repuesto.



27s: un par de vueltas más al crique.



1m17s: Duplan enrosca, Cupeiro baja al Chevy.



1m30s: Cupeiro ya está en su butaca, el motor en marcha, la primera colocada. Duplan en los últimos toques.

cinco bulones. Cupeiro abre el baúl para retirar el crique, de paso afloja la correa que sostiene a los neumáticos de repuesto.

Diez segundos: Duplán ya desenroscó una tuerca y pasa a la segunda. Mientras trabaja, Cupeiro levanta al Chevy con el crique. Curiosamente, no se mueven rápido ni corren para trasladarse de un lado a otro, porque estiman que de esa forma se pierde mayor cantidad de tiempo. Dan en cambio la sensación de saber muy bien qué operaciones les corresponden a cada uno y de haber adquirido cierto ritmo con la práctica.

Dieciséis segundos: Cupeiro viaja nuevamente hasta el baúl y vuelve con la rueda de repuesto.

Ventisiete segundos: Un par de vueltas más al crique. El Chevy ya está levantado.

Treinta y cuatro segundos: Duplán retira las cinco tuercas después de aflojar la última vuelta de rosca con las manos. Retira la rueda colocándola contra el automóvil, mientras Cupeiro le alcanza el repuesto.

Cuarenta y nueve segundos: Los cinco agujeros de la nueva rueda ya están calzados en los bulones. Duplán coloca las tuercas una por una y las asegura a mano con una vuelta de rosca.

Un minuto: Cupeiro acomoda la rueda retirada en el baúl y la fija con los correajes.

Un minuto, trece segundos: Duplán enrosca las tuercas con la llave cruz, siguiendo el diagrama "estrella", o sea, atornillar una, saltear otra y apretar la siguiente con lo que se consigue un encastre parejo tratándose como en este caso, de cinco bulones pasantes.

Un minuto, veinticinco segundos: Mientras Duplán enroscaba las tuercas, Cupeiro hacía girar la manivela del crique para bajar al Chevy. Lo retira y lo guarda en el baúl.

Un minuto, veintinueve segundos: Después de cerrar y asegurar la tapa del baúl, Cupeiro se acomoda en su butaca. Se ata el cinturón, pone en marcha el motor y coloca la primera velocidad, entre tanto Duplán repasa las tuercas en el mismo orden en que las ajustó.

Un minuto treinta y ocho segundos: Ultimo toque a la última tuerca. Duplán se incorpora y pasa por delante del Chevy, rumbo a su asiento.

Un minuto, cuarenta y un segundos, dos quintos: En el mismo instante en que Duplán cierra su puerta, Cupeiro comienza a soltar el embrague y el Chevy se pone en marcha. Fin. Durante la aceleración el navegante ubicará nuevamente la llave cruz, trabará la puerta y ajustará su cinturón de seguridad. . .

No hubo prisa evidente. Tan sólo una naturalidad sorprendentemente fría, producto del buen entrenamiento. Y esto no significa que cada "corsa" del país tenga que comenzar el "training" con su chica para reducir los 15 minutos que se gastan habitualmente para cambiar una rueda. . .

TORNEO CORSA

La idea se nos ocurrió después de redactar esta nota: CORSA organiza el torneo nacional del Cambio de Rueda. En consecuencia, CORSA invita a todos los pilotos de Turismo Carretera a bajar el tiempo de Cupeiro, inclusive al mismo Cupeiro. Las solicitudes para participar en el Torneo deben presentarse en nuestra redacción o bien a nuestros enviados especiales al término de cada carrera, en el Parque Cerrado.

El cronómetro y la cámara están listos.


CORSA

SOLO PARA LOS MAS GRANDES

El Club más exclusivo del mundo, reúne nada más que a aquellos pilotos que lograron sobresalir en las más difíciles pruebas internacionales. Juan Manuel Fangio es su presidente honorario



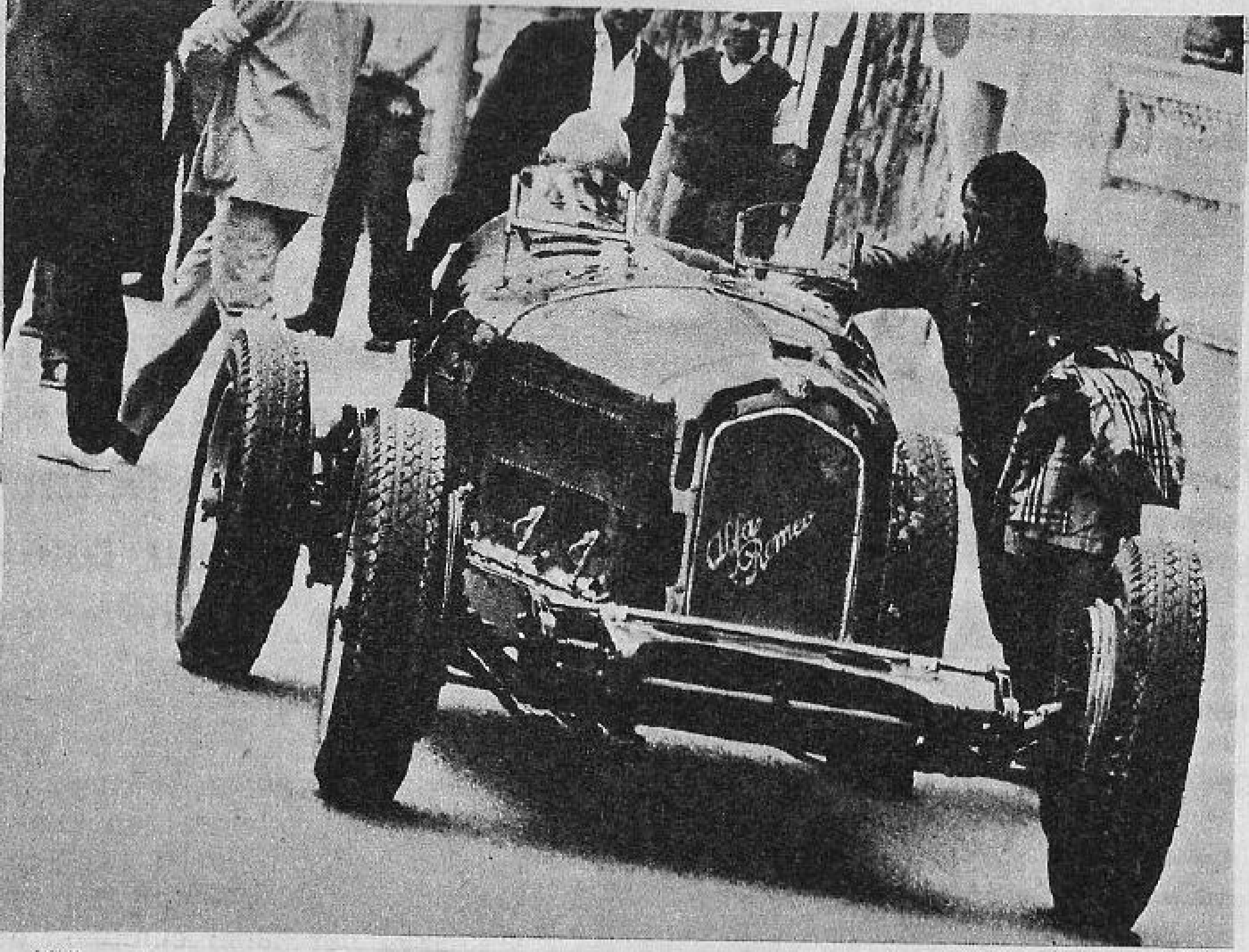
De alguna manera, la mayoría de nosotros puede entrar en cualquier entidad automovilística del mundo, sea por simple solicitud de inscripción, sea por haber cumplido determinados requisitos. La mayoría de nosotros se asocia a una de esas entidades por simple entusiasmo, pero también se dan casos en los que el simple snobismo es el factor determinante. Hay que llenar formularios, destacar calificaciones, esperar el resultado de elecciones. Por ejemplo, para entrar en el selectísimo British Racing Drivers' Club es necesario haber ganado determinado número de carreras bajo determinadas condiciones. Para ser socio, es necesario convencer a un panel de escépticos seleccionadores que se merece serlo.

Pero hay unos pocos más selectos aún para quienes ni siquiera el BRDC es suficiente. Para ese superrefinado grupo, el BRDC no ampara a quienes han sobrevivido a las exigencias del automovilismo al más alto nivel internacional, y quienes ahora viven una vida más o menos particular y sedentaria en alguna parte del mundo. Es el Club Internacional de ex Pilotos de Grands Prix.

Hasta hace cuatro años, más o menos, el ex profesional no tenía dónde ir para satisfacer su hambriento ego, o para mantenerse en contacto con sus viejos camaradas en todo el mundo. Hasta que un día un grupo de la "guardia vieja" se encontró en Suiza, en Ollon-Villars, para presenciar una edición de la competencia de trepada que anualmente se celebra en esa ciudad. "Barney" de Graffenried y Louis Chiron se pusieron nostálgicos y empezaron a preguntarse dónde habrían ido a parar todos los viejos rivales de la década del '50. Y entonces ¿por qué no crear para todos ellos un club realmente exclusivo, una asociación integrada por la "crema de la crema"?

La primera idea fue restringir el grupo a aquellos que hubieran conducido para algún equipo de fábrica. Pero desde que, de cualquier modo, hay muy pocos anciens pilotes sobrevivientes, esa limitación haría que la entidad fuera ridícula por lo chica. De modo que finalmente se llegó a aceptar a los que hubieran →

La crema de la crema, reunida en Mónaco. En primer plano, el recientemente fallecido Farina, Stirling Moss y Juan Manuel Fangio. Detrás de una mano con cigarrillo se adivina el perfil de Piero Taruffi.



Villoresi revive sus épocas probando un Alfa 2,3, en una de las últimas reuniones del Club Internacional de Pilotos de Gran Prix.

descollado en Le Mans, la Targa Florio y otras competencias clásicas —con lo cual han logrado cuarenta asociados.

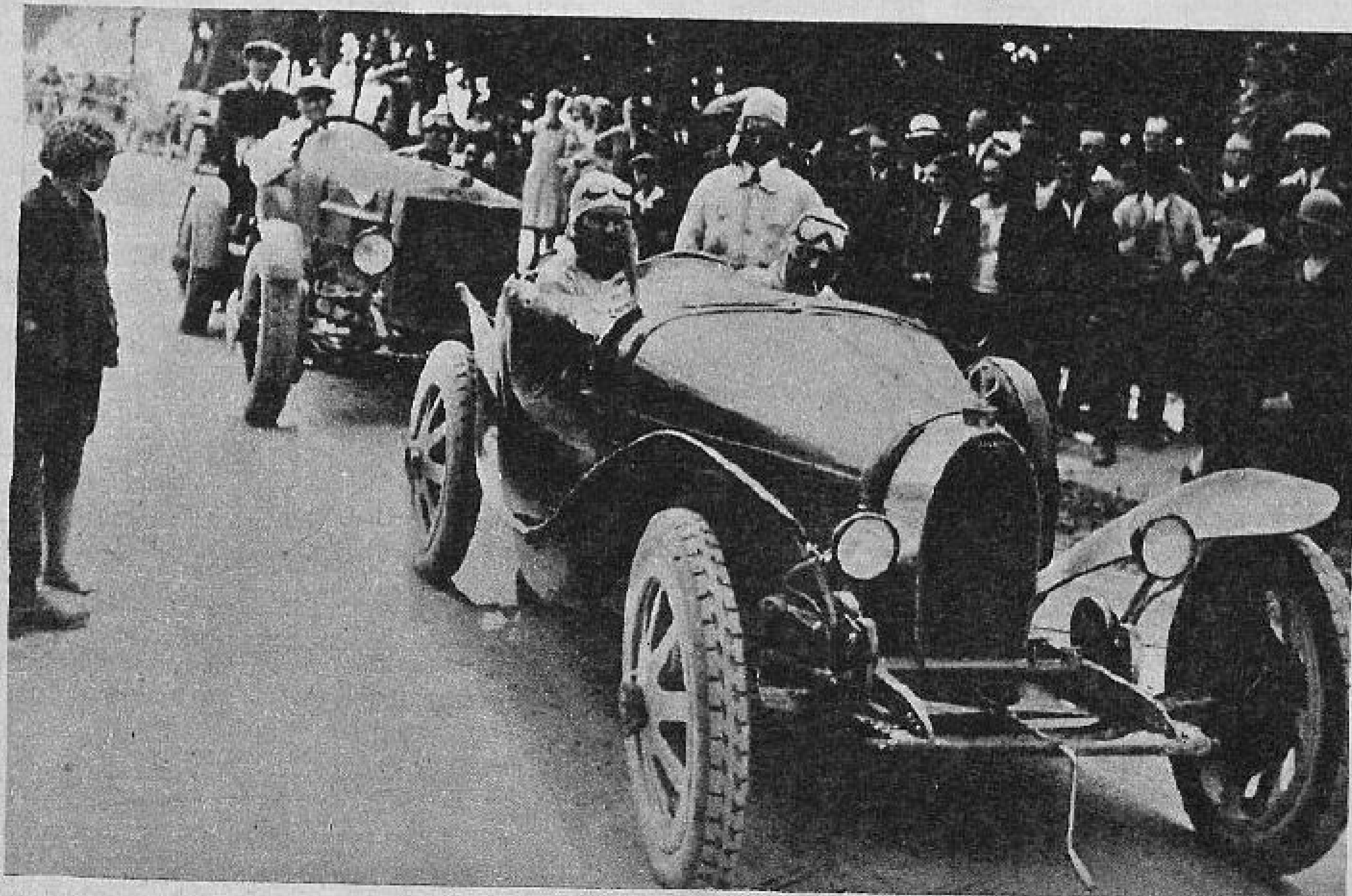
La forma francesa de decir "anciens pilotes" no siempre es comprendida por aquellos que no manejan perfectamente el francés. Algunos de los candidatos más jóvenes reaccionaban algo airadamente, como Stirling Moss cuando dijo que no entendía por qué demonios tenía que pagar diez libras al año por el privilegio de ostentar un brazalete que lo identificaba como un "antiguo corredor". Luego, por supuesto, los más realmente anciens le explicaron pacientemente que en francés esa palabra significa "ex", y que simplemente quería significarse que, pese a los retozantes 36 años, Moss ya no corría más en Grands Prix.

El otro socio inglés joven, Tony Brooks, no tuvo reparos en aceptar. O sabía más francés que Stirling, o sabía que de todos modos el club tiene solamente dos reuniones sociales por año, aunque en realidad esos dos reuniones son bastante esplendorosas y lujosas, hechas a una escala que pocas entidades del mundo pueden permitirse. Tony dijo que en los primeros tiempos no se identificaba perfectamente con los realmente anciers, pero poco a poco se dio cuenta que para evocaciones nostálgicas siempre hay tiempo, máxime en París, durante la rimbombante y alcohólica fiesta que el Club hace con motivo del Salón del Automóvil de esa ciudad.

Uno imaginaría que esa entidad la integrarían solamente hombres y sin embargo, hay una mujer en sus listas. Es Elisabeth Junek, notable corredora de antes de la guerra, y viuda de un corredor que se mató en una carrera en el Nürburgring. La Junek, que es checoslovaca, vive en Praga actualmente, y una vez casi le gana a los hombres en una carrera tan ardua como lo es la Targa Florio. De no ser por un cascote que le perforó el radiador, la señora. Junek bien podría haber escrito una sensacional página en la historia de esta tradicional competencia siciliana. Chiron se acordó de esa carrera y logró encontrarle la pista a la señora Junek en Praga. Fue para ella un momento de intensa emoción descubrir que la recordaban aún sus viejos camaradas de lucha.

Tommy Wisdom, periodista y corredor, integrante del club, manifiesta que existe un cierto snobismo dentro de la entidad, y él por de pronto, no lo lamenta. Dice que una de las funciones secundarias de la entidad es la de mantener a alto nivel el prestigio social del automovilismo internacional. No puede competir, aún, con el turf, pero bien podría ser que miembros de las reales familias intervinieran más activamente, siguiendo el ejemplo de Rainiero y Grace de Mónaco, quienes siempre están presentes en las largadas de carreras en ese principado.

Una mujer, solamente una, forma parte del grupo de exquisitos. Se trata de Elisabeth Junek, a la que vemos aquí en uno de sus triunfos al comando de una Bugatti 35, allá por 1926.



De todos modos, el comité de honor del club parece la lista de invitados a una coronación, con príncipes de Luxemburgo, Suecia, Holanda y Lieja, el duque inglés de Richmond y Gordon, etc. Aún entre los asociados figuran muchos títulos nobiliarios, incluso ex corredores que ahora son fabricantes: Ferrari, Maserati, Cooper, Chapman, etc.

El presidente honorario de la entidad es Juan Manuel Fangio, pero el presidente activo es Louis Chiron; también, mientras el barón de Graffenried es secretario titular, la función real la desempeña Paúl Pettavel del Automóvil Club de Suiza.

Una de las tareas más apreciadas es la de encontrar a los héroes olvidados de la profesión y reincorporarlos a la cofradía de sus compañeros. Algunos están bastante lejos. El príncipe Bira, por ejemplo, ha desaparecido; se cree que volvió a Tailandia. Tony Brooks, ex del equipo Vanwall, se retiró en plena actividad para manejar su propio negocio cerca del de Duncan Hamilton, ganador de Le Mans en la legendaria época de los Jaguar. Hamilton se dedica a su garaje cuando no está gozando de la buena vida en su yate en Monte Carlo. Luigi Chinetti es ahora importador de Ferrari en Estados Unidos, y además concurrente del equipo de fábrica bajo la sigla North American Racing Team. El capitán George Eyston vive en Estados Unidos, donde tiene un cargo de director de empresa. René Dreyfus tiene un restaurante para aficionados; se llama Le Chanteclair, está en Nueva York. . . y es caro.

Philip Etancelin, famoso bugattista, vive en Rouen y una vez tuvo una violenta discusión verbal con las autoridades del Automóvil Club de esa localidad. Desde entonces se ha negado a concurrir a sus reuniones y actos sociales, y cuando se corre en el ondulante circuito de Rouen-Les-Essarts, Etancelin desaparece y nadie lo ve y Farina, activo concurrente del club, falleció hace poco en un accidente.

El club tiene sus anécdotas, también. Chiron siempre anda a la búsqueda de posibles asociados que sean socialmente aceptables. Una vez escribió a Whitney Straight, multimillonario y actualmente alto ejecutivo de Rolls-Royce, proponiéndolo como integrante del comité de honor. Straight contestó que la cuota de ingreso de 100 francos suizos (más o menos 8.000 pesos argentinos) le parecía excesiva. Así que lo incorporaron pagándole la cuota entre todos. . .

A De Graffenried le vino bien el club. Gracias a sus contactos, consiguió la representación de Ferrari y Maserati para Lausana, Suiza, y le va muy bien.

El club está de acuerdo con la Asociación de Pilotos de Grand Prix, que reúne a los integrantes activos, y está sobrentendido que los actuales corredores se hacen admisibles como socios en cuanto se retiran. Con seguridad, las cosas se van a poner aún más interesantes con el tiempo, porque ahora los corredores se retiran jóvenes.

Perkins, tráeme mi monóculo, por favor.

UN CHARCO DE ACEITE A 250 km/h

por Stirling Moss
exclusivo para CORSA

Una de las cosas fundamentales en carreras es saber que usted está por tener un accidente, y prepararse para salvar el pellejo. Es terriblemente importante, pero para llegar a eso hay que tener una férrea autodisciplina y un largo proceso de preparación mental.

En una emergencia, la mayoría de las personas queda presa de pánico, se dicen: "Va a ocurrirme algo espantoso. . . ¿por qué tiene que pasarme a mí. . .? a lo mejor no pasa nada. . ."

Y mientras tanto, pasan esas vitales fracciones de segundo.

Lo que tendrían que decirse es, "Me salió mal. ¿Qué puedo hacer, en los próximos dos segundos, para salvarme?"

Si usted acostumbró su cerebro a reaccionar correctamente, y si usted maneja lo suficientemente bien, tiene buenas posibilidades de que no le pase nada. Pero si se limita a quedarse ahí sentado con su mente en punto muerto, por así decirlo, algo le pasará.

Es lo mismo que entrar demasiado fuerte en un viraje. Se equivocó, le salió mal, resígnese y no trate de arreglar las cosas.

Si usted entra en un viraje en un derrape, controlado, no importa; un buen volante puede entrar o salir de derrapes controlados como le plazca. Pero si entra normalmente en la curva y se encuentra con un char-



Dos "ex" famosos en una fotografía reciente, tomada en la fábrica Daimler Benz de Sindelfingen, Alemania. Stirling Moss, al comando de su nueva adquisición, un 230 SL, y Alfred Neubauer, recordado jefe de equipo de la Mercedes Benz. Acompaña a Stirling su esposa Elaine.

En el año 1958 estaba corriendo en Monza con una Maserati sport cuando de repente, mientras corría a 250, me quedé completamente sin dirección. En un viraje peraltado. Fue aterrador; de pronto, el volante era una cosa suelta, loca.

Pisé los frenos pero, ¿para qué? Eran frenos de coche sport. A esa velocidad ni llegué a sentir que "mordieran". No podía hacer más que quedarme sentado y esperar, y sabía que me iba a matar. Estaba seguro que íbamos a salir volando por encima del peralte.

Entonces empezó. Primero el coche fue volteando postes de acero empotrados en el cemento, durante más de 50 metros. Entonces entró en un derrape de casi medio kilómetro, reventando cubiertas, doblando las ruedas, destrozándose poco a poco... y deteniéndose finalmente sin que a mí me pasara nada. A duras penas podía creer que seguía con vida.

Cuando le ocurre una cosa así, lo único que puede hacer es rezar. Claro que esas cosas no pasan muy a menudo. En el 95 % de los incidentes normales, el profesional puede hacer algo. Evidentemente, tiene que tener la suficiente fe en su propia habilidad como para tenerse confianza.

Una vez que deja de tenerse confianza, es hora de dedicarse a otra cosa.

quito de aceite, la cosa puede ponerse grave. Porque el derrape ya no es controlado, y nuestras reacciones siempre están un poquito detrás.

Si a usted le toca un charco sorpresivo, necesitará ambas manos y ambas y piernas y hasta los dientes para zafarse. Una de las cosas peores y más aterradoras de las carreras es encontrarse con un charco de aceite en una curva.

Y, sin embargo, recuerdo cuando yo buscaba los charcos a propósito. Era cuando me encontraba con las gomas gastadas casi hasta la tela y sin tiempo para detenerme. En estos casos, el aceite actúa como lubricante y evita que el cemento de la pista siga desgastando las gomas.

Usted siempre debe estar atento para descubrir mucho antes cualquiera de esos traicioneros charquitos brillosos. En una recta se los ve a mucha distancia y entonces no hay problema. Pero lo realmente espantoso es venir fuerte en una curva y encontrarse con que alguien dejó diez litros de SAE 50 justo en el punto de cuerda.

Las reacciones del verdadero profesional son, dentro de lo posible, instantáneas. Si, por ejemplo, el coche entra en un descontrolado derrape de cuatro ruedas, el primero en enterarse es el piloto, ya que se dará cuenta a través del volante, que las ruedas delanteras ya no le responden. El coche le "cuenta" las cosas de forma distinta; si se va de cola, se nota en el asiento, si se va de trompa usted percibirá una trepidación en el volante.

Pero cuando ambos trenes despegan simultáneamente, usted no percibe ninguno de estos avisos. Supongo que las dos sensaciones se anularán mutuamente. Lo único que usted sabe es que de pronto el coche está viajando de costado.

A lo mejor para cada veinte metros para adelante se desplaza dos metros, y a lo mejor eso era precisamente lo que usted buscaba; pero a lo mejor en vez de dos son tres metros, y entonces es cuando empiezan las complicaciones.

Hay pilotos que tienen tanta sensibilidad y maestría, y además sentido del volante, que aunque se les escape el coche, siempre parece que al final la "sacan barata". Y hay otros... que sí pueden empeorarla, la empeoran.

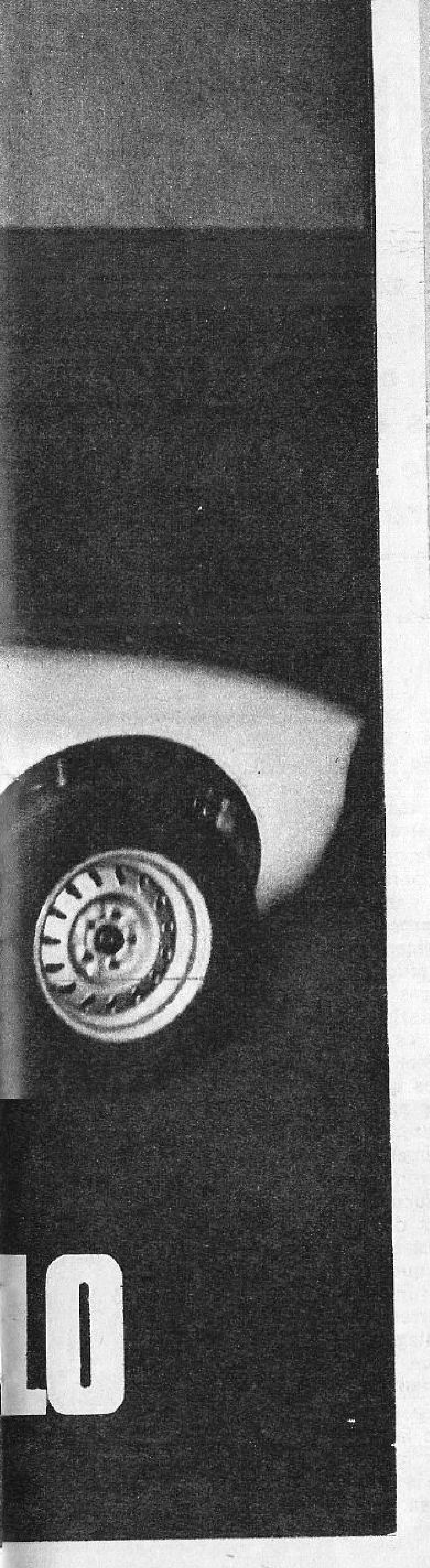
Algunos, como por ejemplo el pobre Peter Collins, tienen lo que debería ser un accidente menor, sin consecuencias, y sin embargo... Y a veces hay "tortas" impresionantes de las cuales todos salen caminando.

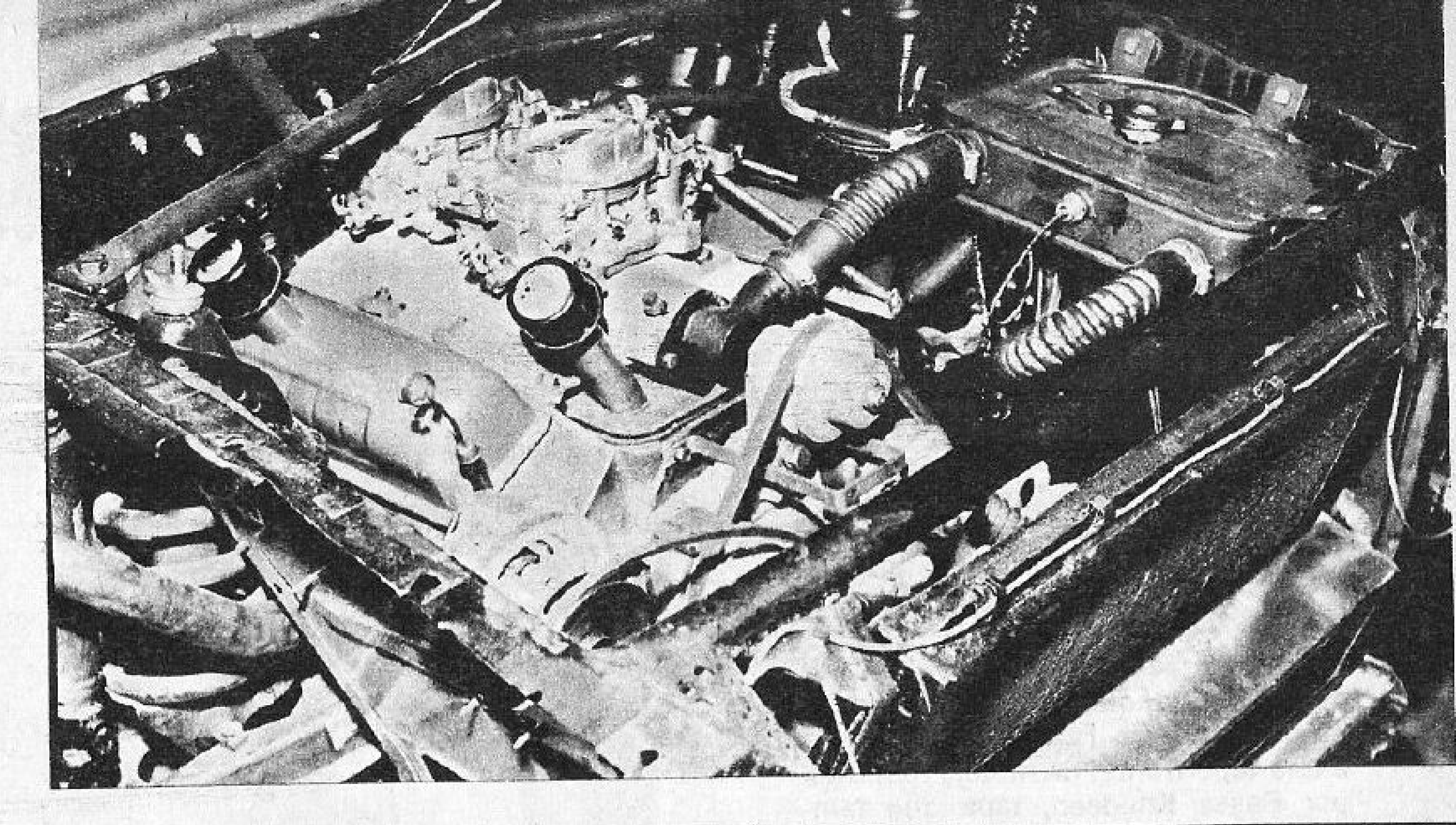


OTRO HALCÓN DE ALTO VUE

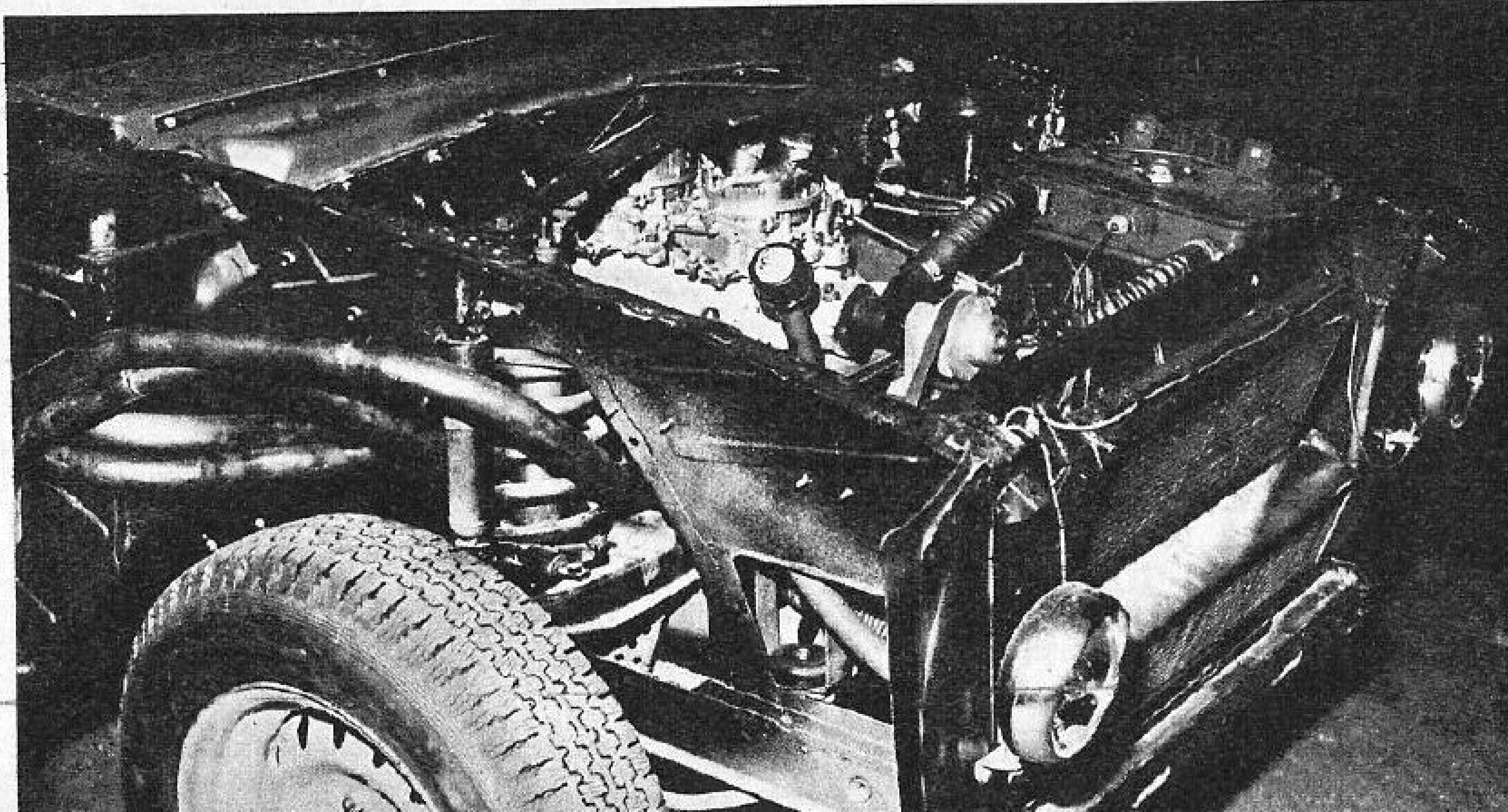
Esta es la nueva máquina de Serra Lima, un FALCON reformado con motor F-100

La constante inquietud por todo lo referente a deportes mecánicos que llevó a José Mario Serra Lima a ganarse un merecido lugar en motonáutica y en automovilismo, lo impulsan hoy a preparar una máquina para TC que, lógicamente para quien naciera dentro de una concesionaria Ford, se realizará sobre la base de un Falcon equipado con el ya rendidor motor "292". La construcción de este automóvil comenzó en el pasado mes de febrero y Serra Lima confiaba —al escribirse estas líneas— debutar en la Doble Mar del Plata. El Falcon normal recibió un tratamiento exterior que no implicó grandes reformas, con la única excepción de un rediseño integral del frente. La trompa, que nos recuerda en algo al BMW 2.000, se levanta íntegra hacia adelante, abisagrada por debajo del radiador de aceite. Los pasarruedas se ampliaron y se proveyó desahogo para refrigeración de los frenos delanteros. En el centro de la parte frontal, por delante del parabrisas, un amplio capot permite la realización de operaciones que no justifican la pérdida de tiempo (relativa) que implica levantar el caparazón íntegro. Las puertas traseras se soldaron y se respetó la línea original del techo y del extremo trasero, cuyos pasarruedas también fueron agrandados. La luneta fue provista de dos delgados parantes de refuerzo que no la dividen, cumpliendo la función de tensores para evitar la expulsión del cristal, problema que suele presentarse en los Falcon. La cola no varió fundamentalmente. La tapa fue provista de dos cierres de presión que prensan las dos ruedas de auxilio, las que no poseen otro sistema de fijación. Sólo un tubo cromado que pasa por el centro de ambas ruedas y una capa de espuma de goma en el interior de la tapa del baúl son los encargados de mantenerlas en su sitio. Se respetaron las dimensiones originales de carrocería. Los faros quedaron detrás del plano de la parrilla y están carenados por elementos de perspex. El flujo de aire fue cuidadosamente estudiado, a través de los radiadores de aceite y agua, bañando los flancos del conjunto de carburación y dirigido, por último, de manera que ayude a la expulsión de los gases del vano motor y los conductos de escape. En todo resalta una estudiada prolijidad y un cuidadoso análisis de los detalles. En especial, aquellos que hacen a un mejor acceso a los órganos vitales del conjunto mecánico. Las suspensiones son las originales de fábrica, con resortes más rígidos adelante (dos vueltas menos) y dos amortiguadores Superflex por rueda. Atrás, el puente se montó con mayor rigidez y se le agregó una barra Panhard. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas (Disco-Fen) accionados por bomba Rosli de doble circuito independiente. La dirección de Mustang — 16:1 — es más directa que



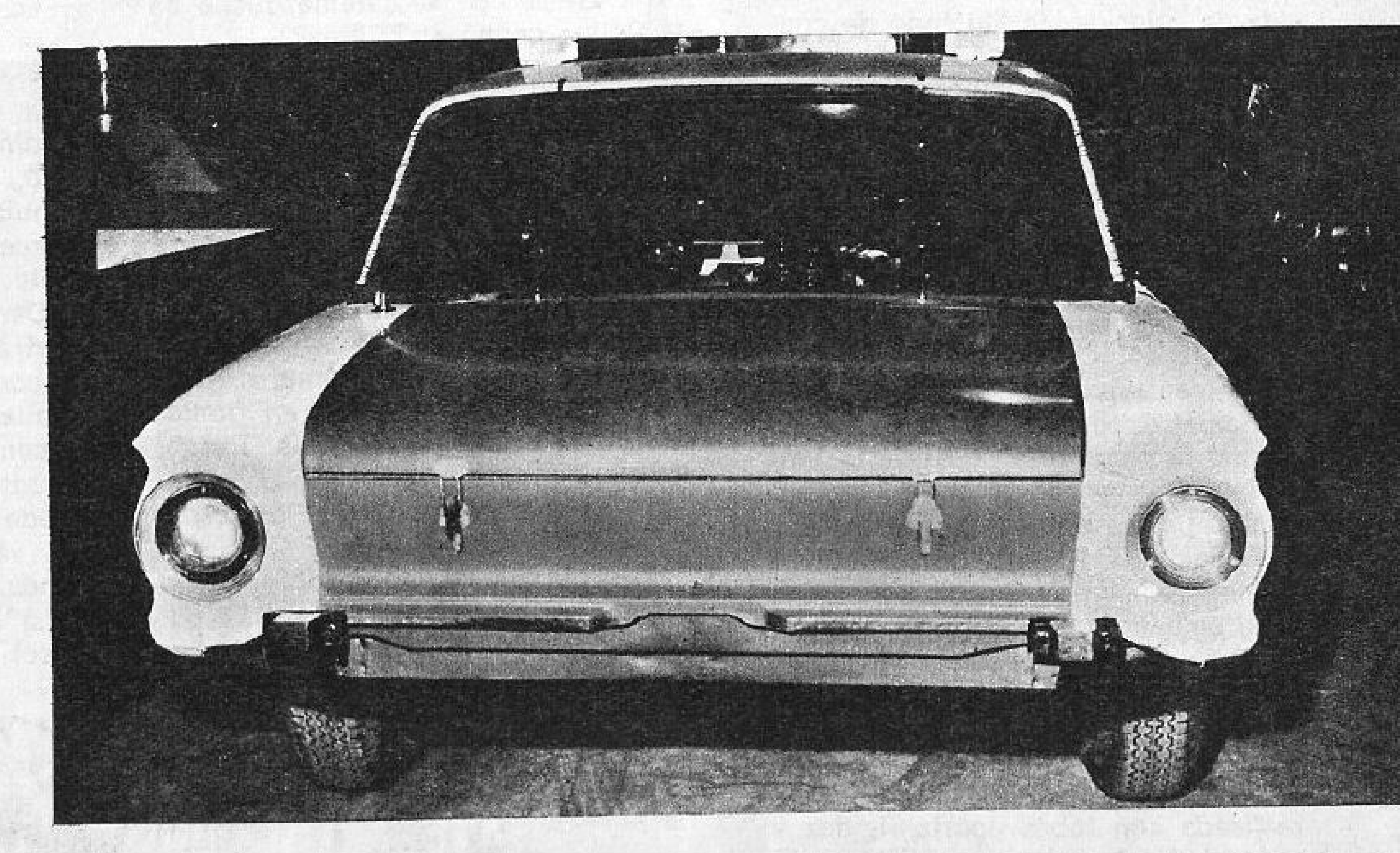


La instalación del motor F-100 en el Falcon crea algunos problemas de accesibilidad. El motor del automóvil de Serra Lima está alimentado por dos enormes Carter Quadriket, utiliza un alternador y un radiador de circulación horizontal. En el extremo derecho, el tanque de nivel del sistema de refrigeración.

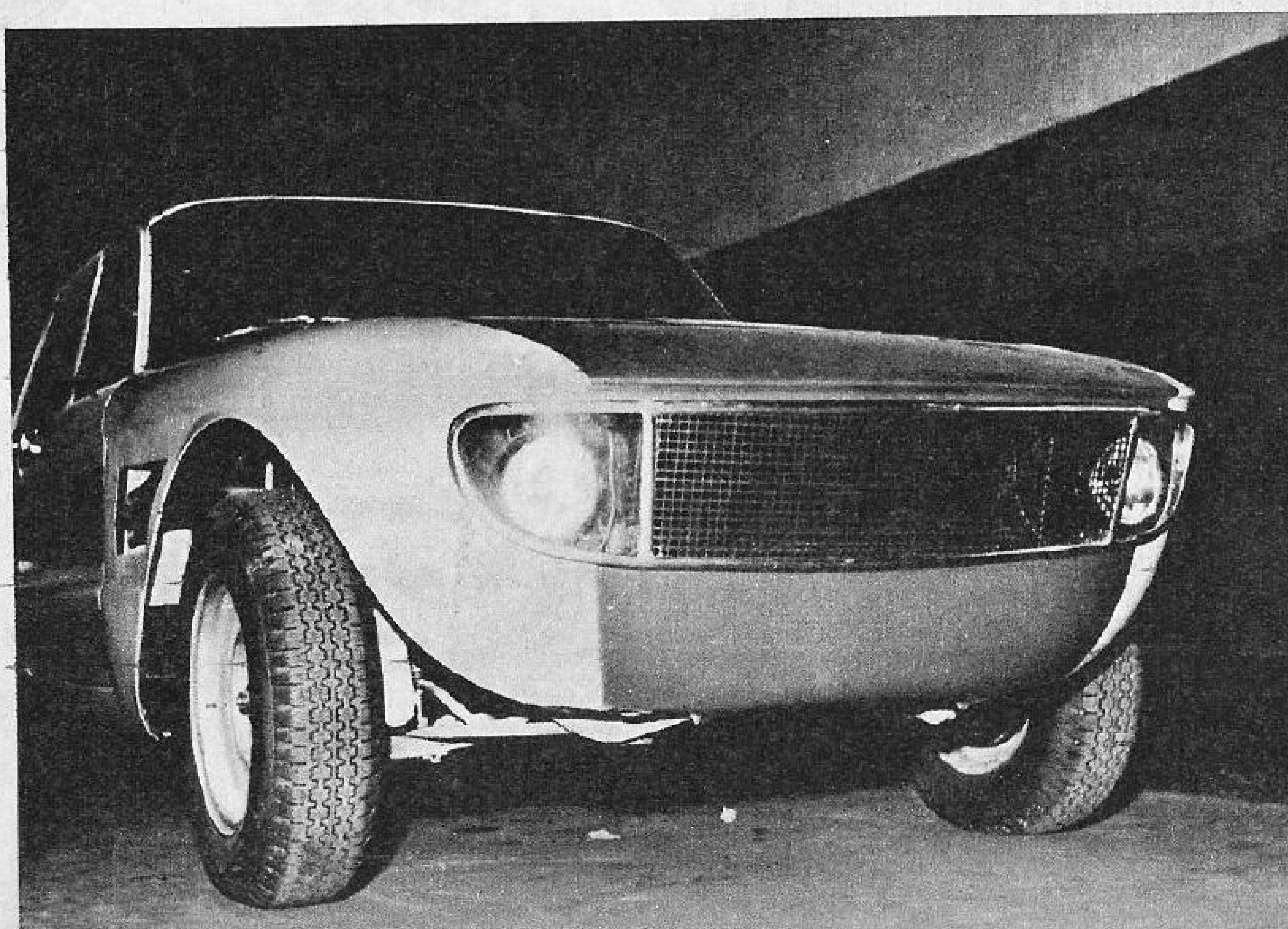


Visto lateralmente, sólo los resortes de guardabarros alteran la línea original del Falcon. Las puertas traseras fueron soldadas y una abertura en el guardabarros delantero facilita la salida de gases de escape y de ventilación de frenos y vano motor.

Al quitar la trompa aparecen los elementos estructurales originales del Falcon, reforzados con piezas tubulares. Los escapes son individuales y se utilizan dos amortiguadores por rueda, con resortes helicoidales acortados. Las ruedas son Traversaro.



Un par de clips cierran la tapa del baúl y unos topes de goma dura reemplazan a los paragolpes. Las tapas que se ven levantadas sobre el techo se abren sobre mangueras que desembocan en la entrada del depósito de combustible, permitiendo la carga rápida desde el exterior, mediante mangueras a presión o bidones. Que cunda el ejemplo.



La trompa del Falcon TC de José Mario Serra Lima se une con fluidez a las restantes líneas del automóvil y luce la agresividad que caracteriza a los automóviles de uso deportivo.

la original. Las llantas Traversaro son de 6" adelante y 7" atrás y calzan Cinturato 185 x 15. La cilindrada del F-100 fue reducida de los 4.785 cm³ originales a los cuatro litros permitidos por el reglamento de la categoría, mediante el encamisado de los cilindros, ya que no puede variarse el recorrido. Se adoptaron los cabezales del motor de 312 pulgadas cúbicas que, originalmente, poseen conductos y válvulas más amplios que los del "292". Los pistones son de aleación de aluminio muy silicada, con cabeza bombé abundantemente nervurada en su interior y llevan dos aros de compresión y un rasca aceite. Las bielas originales fueron reforzadas, pulidas y "chopinadas". El cigüeñal tiene cinco apoyos y los cojinetes son Ford de cadmio-plata. Los botadores fueron rellenados, endurecidos y tratados; el cigüeñal recibió un cromado duro. La distribución está a cargo de un árbol de levas nacional, realizado por Raponi y el reglaje presenta

un cruce de 80° que lo hace suficientemente "maldito" como para competir en circuitos.

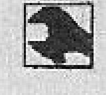
El conjunto de piezas que realizan esfuerzo alternativo fue especialmente balanceado estática y dinámicamente. El embrague monodisco seco fue reforzado, su disco es de 11". La lubricación, modificada a sistema de cárter seco, lleva filtro, radiador y tanque de reserva. La bomba de recuperación realizada expresamente, es accionada en forma directa por el árbol de levas y está ubicada al frente del motor. La capacidad total del sistema es de 24 litros. El circuito de refrigeración comprende un radiador con tanque superior separado, dos bombas de Falcon incorporadas a una tapa frontal de motor, realizada por Basse Knudsen, tapa que también sostiene la bomba recuperadora de aceite. La capacidad del circuito de refrigeración es de 22 litros.

La admisión corre por cuenta de dos Carter cuádruples de tiro vertical, 44 mm de garganta y dos etapas, montados en un múltiple Edelbrock. La bomba de combustible orginal está asistida por dos Bendix eléctricas de gran caudal, montadas en tándem y provistas de válvula de cierre de seguridad. El depósito de combustible está ubicado en el lugar del asiento trasero y aloja 180 litros que se cargan por una boca de gran diámetro con bandeja antirrebasante. Los cortos escapes individuales de 38 mm de diámetro asoman por la abertura rectangular de los guardabarros delanteros. El encendido es por batería, bobina y distribuidor Mallory de doble platino y avance centrífugo. Las bujías son Auto-Lite. Se utiliza una caja de velocidades Mustang de cuatro relaciones de avance y una de retroceso, totalmente sincronizada, silenciosa y con selector ubicado en el piso provisto de seguro para el retroceso. El puente trasero de camioneta F-100 tiene una relación de 3,08:1.

La distribución de peso se mejoró colocando el motor 12 cm más atrás que el original. El instrumental es completo e incluye cuentavueltas de aguja central hasta 8.000 rev/min, manómetros de nafta y aceite, termómetros para nafta y lubricante, amperímetro y vacuómetro. El tablero recibió un tratamiento antirreflejo.

El Falcon F-100 de Serra Lima se terminó en todos sus detalles con igual cuidado y prolijidad. La pintura de la carrocería es celeste, con franjas laterales, capot, franja frontal, tapa de baúl y detalles, borravino. Casi no hay elementos de metal brillante. Una estudiada jaula interior antivuelcos realizada con tubos aporta rigidez y seguridad a la estructura. Está realizada siguiendo los lineamientos de la que el ingeniero Bascou diseñó para el Falcon de López Oribe, utilizándose elementos de 40 mm de diámetro por 2 mm de pared. El constructor espera que después que el motor salga del banco de pruebas de fábrica, en Pacheco, estará en condiciones de alcanzar un régimen constante de 6.000 rev/min en directa lo que, con la relación 3,08 y gomas 185 x 15 le otorgarían una velocidad teórica de 240 km/h. Está en estudio otra planta motriz equipada con inyección directa Hilborn o carburadores Weber.

Teniendo en cuenta el cuidado el cuidado puesto en los detalles y la estudiada realización del conjunto, unidos a la reconocida experiencia de Serra Lima, podemos tener la seguridad de que, muy pronto, este halcón va a ser de los que vuelan alto.

JUAN ALBERTO MARCHETTI 

LA BATALLA DE SANTIAGO LA GANO TUCUMAN

Los santiagueños rechinaron los dientes: Nada menos que los tucumanos ganaron todas las categorías de la Tercera Vuelta de Santiago del Estero

Médici se ajusta el casco, para largar esta carrera que fue suya.

Cuatro tucumanos ganaron las cuatro categorías de la Tercera Vuelta de Santiago del Estero, que se corrió domingo 7, para máquinas de turismo mejorado. Son ellos: Santos Toraño, con De Carlo 700; Oscar Tirso, con DKW; José Gettas, con Fiat 1500 y A. R. Médici, con Chevrolet 400.

Los tucumanos también ocuparon el segundo y tercer puesto de las categorías "C" y "D", mientras que el "único santiagueño que figuró fue Reinaldo Prados, con Isard 700, en el segundo puesto de la categoría "A". En la "B" el catamarqueño de la Colina ocupó el 2° lugar.

Esta competición no contó con el auspicio de la ATAS, por cuanto —según informó esa entidad tres días antes de desarrollarse la prueba— la Comisión Deportiva Automotor no había dado noticias concretas sobre la homologación de la prueba para su fiscalización oficial.

El primer coche de la categoría "A" en largar fue el número 4, de Acotto y lo hizo a las 8 en punto, rumbo a la ciudad de Frías. Luego, entre ruido y olor a bencina, partieron, cada 30 segundos, los otros competidores.

Las máquinas de mayor potencia pronto sobrepasaron a las más pequeñas y fue así como antes de llegar a Tapso ya estaban ubicadas en la punta, haciéndose dueñas del camino.

En el arco de entrada —lugar de neutralización— se registraron los arribos en la siguiente forma: 1o.) A. R. Médici; 2°) José Gettas; 3°) Aldo Miniuta; 4°) Martínez Zavalla; 5°) Emilio Andrea y 6°) Santos Toraño.

Luego llegaron, en 7° lugar, Simón González; 8°, T. de la Colina; 9°, Tirso; 10°, A. Prados; 11°, J. Bejar; 12°, C. Chico; 13°, Zamorano y 14°, Mary de Kristal.

Los corredores santiagueños empezaron a partir de este momento a desilusionar a sus coterráneos. Ya en esta vuelta abandonaron Bonifacio Medina y Hugo López Capua y se notó, aún desde la pista, cómo disminuía el interés de los "fans" santiagueños, cuyos gritos ya no tenían tanto sentido al faltar aquéllos.

Después de los veinte minutos de neutralización se reinició la carrera con Médici en la punta. El ritmo impuesto en esta segunda parte de la competencia permitió alcanzar inresantes promedios y provocó —no quede ninguna duda que fue el ritmo vertiginoso— numerosos abandonos.

La mañanita, casi de verano, con el sol como anunciando lo que espera a Santiago para el estío, llegó a su fin y apenas entrada la tarde el Chivo 400 de Médici cruzó la meta cuando el reloj marcaba las 12 y 34 minutos 30 segundos. Terminaba así la carrera.

Pero la competición tenía un mérito para quienes ganaron y terminaron, y una excusa para los que abandonaron: La ruta no fue clausurada totalmente y las máquinas corrieron muchas veces con vehículos "turísticos" que circulaban en sentido contrario y hubo oportunidades en que los coches de carrera debieron detener la marcha **hasta que los animales que se encontraban en la ruta se apartaran de ella.**

Pero los **saniagueños** que tan malamente organizaron esta carrera tuvieron su castigo. Nada menos que los **tucumanos** se llevaron 330.000 pesos del total de 360.000 que se disputaban y siete de los ocho trofeos que se pusieron en juego.

El único santiagueño que terminó la carrera ocupó el segundo lugar en la categoría "A" y fue él quien evitó que Tucumán se lo llevara absolutamente todo.

Seguramente los santiagueños esperan la revancha en Tucumán para hacer lo mismo: "Parece ser cierto no más aquello de que nadie es profeta en su tierra".



El Chevrolet 400 de Martínez Zavalla llega segundo en la categoría "D".

Oscar Tirso, el piloto del DKW ganador de la categoría "B".



TERCERA VUELTA DE SANTIAGO DEL ESTERO 7/VIII/66

CLASIFICACION GENERAL

Categoría "A"

1° Santos Toraño, De Carlo 700 (Tucumán).
2° Arnaldo Prados, Isaar 700 (Santiago del Estero).
Promedio del ganador: 114,166 km/h.

Categoría "B"

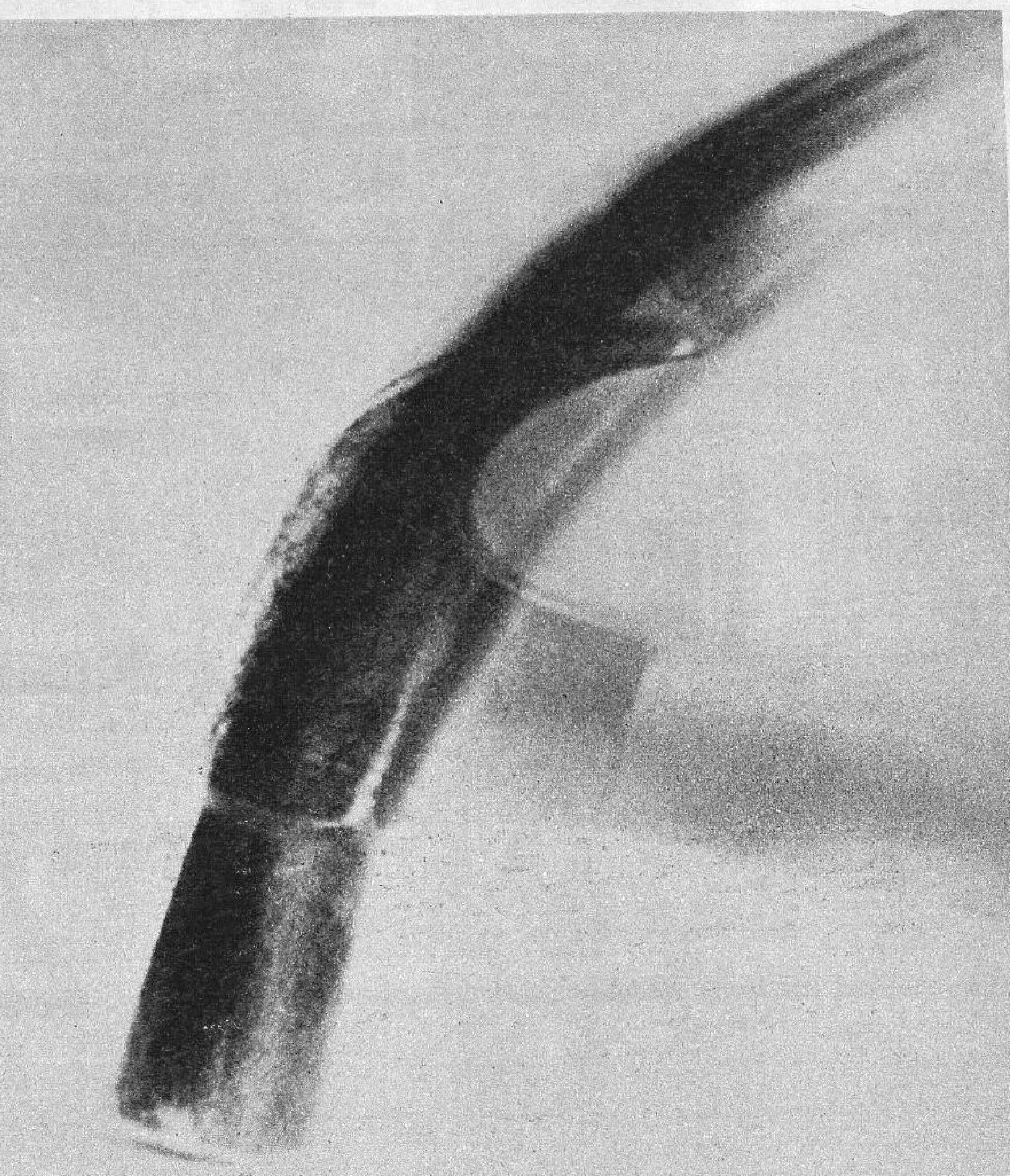
1° Oscar Tirso, D.K.W. (Tucumán).
2: Tito de la Colina, D.K.W. (Catamarca).
Promedio del ganador: 115,500 km/h.

Categoría "C"

1° José Gettas, Fiat 1500 (Tucumán).
2° Emilio Andrea, Fiat 1500 (Tucumán).
3° Mario Bonsignori, Fiat 1500 (Tucumán).
Promedio del ganador: 148,532 km/h.

Categoría "D"

1° A. R. Medicci, Chevrolet 400 (Tucumán).
2° Martínez Zavalla, Chevrolet 400 (Tucumán).
3° Simón González, Rambler (Tucumán).
4° Cacho Chico, Chevrolet 400 (Tucumán).
Promedio del ganador: 151,884 km/h.



Siempre da el golpe certero

Pega por donde debe pegar. Impacta como ningún otro medio. Penetra generosamente en un amplio mercado consumidor. Por eso, Canal 3 de Rosario es el promotor más potente de sus productos o servicios. Por eso es su mejor vehículo de ventas

Canal 3 de Rosario

Representante en Bs. As.: PROARTEL · San Juan 1160 - Tel. 27-3661

24 horas EN 2 RUEDAS

Las 24 horas de Montjuich, Barcelona, resultan la prueba más dura de la especialidad. Este año se impusieron las máquinas españolas, con un triunfo neto de la Montesa 250 que condujeron Busquets y Villa, superando incluso a las poderosas Triumph 650. Aquí la crónica gráfica y anecdótica de la prueba

Se inicia la cuenta: cinco, cuatro, tres, dos, uno... ¡cero! Treinta y seis hombres salen lanzados hacia el triunfo... o la decepción. Mil cuatrocientos cuarenta minutos de carrera les esperan.

HORA 1: El primero en salir es Cañellas, un corredor español con una máquina Ossa. Y también el primer líder. Mantendría su supremacía durante cien vueltas. A las dieciseis horas de carrera, cuando se mantenía en tercer lugar habría de retirarse. Una tremenda desilusión...

Míster Gross, el inglés que dio la orden de salida, habla de otra carrera, allá en Inglaterra... "Las Quinientas Millas y las Veinticuatro Horas, son las dos pruebas más importantes de Europa. Todos los pilotos que aspiran al cetro europeo, participan en ambas. En Brands Hactch, porque es la primera de la temporada, y en Barcelona, por ser la última que puntúa. Hoy veremos dura pugna entre los pilotos.

"¿Mis favoritos? Varios. Rocamora y Carné, dos españoles que corrieron en Inglaterra, pueden hacer algo. Están muy bien situados en el "ranking" europeo de resistencia. Degens y Butcher, ganadores en Inglaterra, son los que tienen más posibilidades. Ya vencieron también el año pasado en Barcelona y tienen una magnífica máquina..."

Los pronósticos de míster Gross, no fueron del todo desencaminados. Al final, Rocamora y Carné se clasificaron en noveno lugar pero consiguieron el Campeonato de Europa de Resistencia en 250 cm³, mientras que los ingleses Degens y Butcher lograban el de la categoría superior a los 500 cm³ con su gigantesca Triumph de 650 cm³ de cilindrada.

HORA 2: Máquina de todos tipos y cilindradas participan en esta ca-





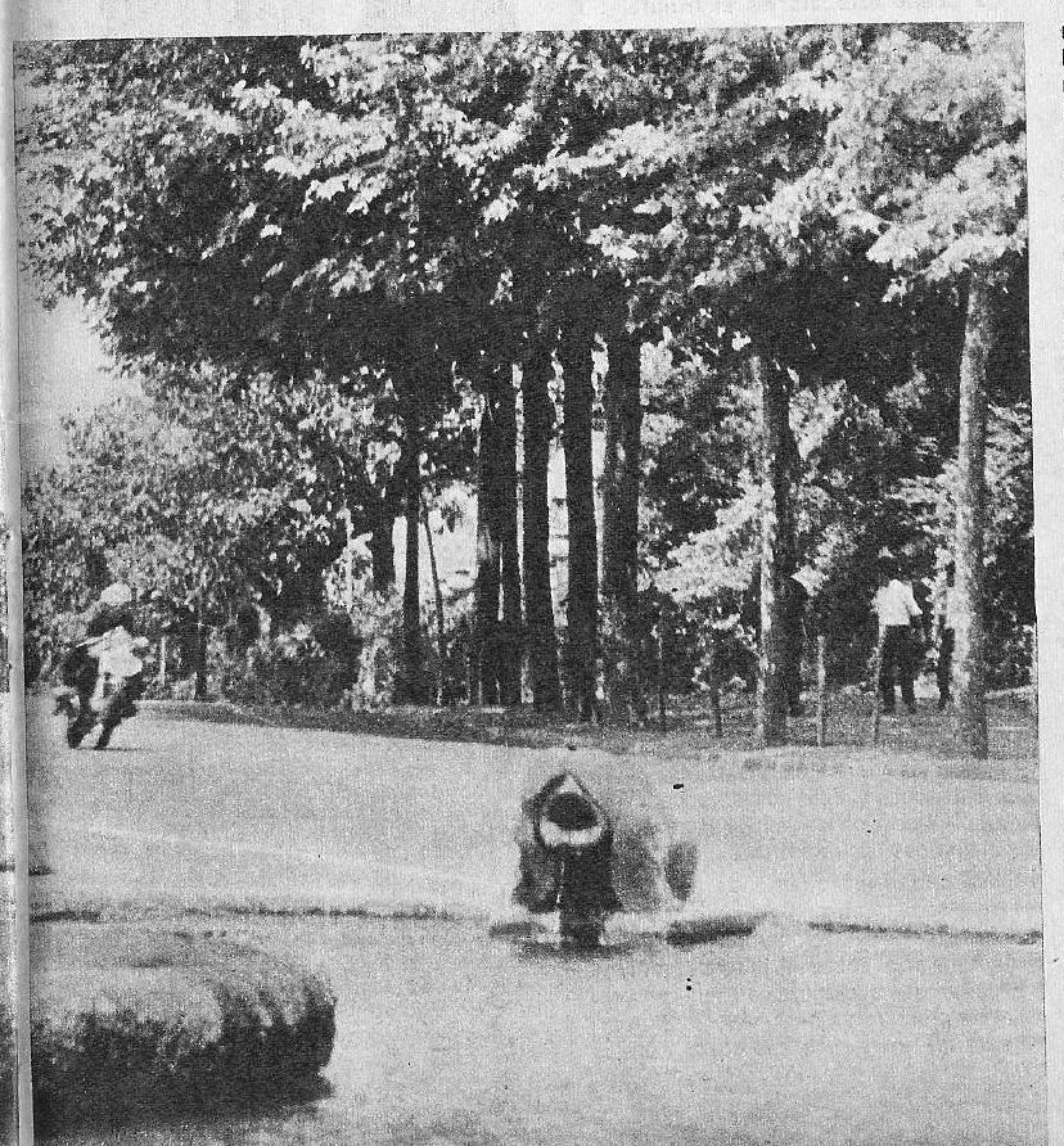


Treinta y seis hombres comienzan la carrera motociclística de Barcelona, enfrentando a dos vueltas completas del reloj y más de 600 vueltas al circuito de Montjuich.

La ropa clara destaca al hombre —si es a la mujer, mejor aún— que señala las posiciones a su equipo. Una lámpara permite la lectura del cartel.

Varios competidores se acercan a la difícil curva de San Jorge, donde se mató Pedro Bernaus.





rrera. Modernas BMW, antiguas Velocette transformadas y revolucionarias Bultaco, como la de Rocamora Carné. La moto de mayor cilindrada es una Norton 750, piloteada por Collis y Chatterton. Por contra la montura de los alemanes Chimerklein —junto a dos Ossa españolas—, son las más reducidas: apenas treinta kilos de peso y 175 cm³ de cilindrada. Una junto a otra, parecían casi ridículas; pero ocurrió que el pez grande se comió al chico... Mientras que las casi monstruosa Norton había de abandonar a las 10,40 por averías, la modesta Zundapp terminó la carrera. A las 156 vueltas del primer clasificado y en último lugar... pero llegó.

Son muchos los intereses comerciales que se barajan en estas carreras. Principalmente las marcas locales buscan un triunfo para aumentar así su prestigio y sus ventas. Por ello, no es fácil pilotear una máquina. Es necesario tener una gran experiencia y, sobre todo, encontrar la oportunidad. A las marcas no les interesan los pilotos "amateurs"... Parece absurdo, pero es la realidad. Quieren hombres que estén dispuesto a correr en todos los asfaltos, sin ninguna discriminación: auténticos profesionales.

De esta forma muchos jóvenes ven cerrado el camino para ellos. ¿Quién podría mantener un equipo particular para participar en pruebas mecánicas?

Pues sí, hay alguien. Son los "económicamente fuertes". Oriol Regás y "Rafa" Marsans son dos de ellos. Con una Montesa de su propiedad han recorrido las pistas de Europa participando en carreras de resistencia y rallies...

"Rafa" Marsans está ahora sobre la pista. Nos habla Oriol Regás:

"A Montesa no le interesaban los pilotos amateurs por eso decidimos hacerlos independientes. Pero se han portado bien con nosotros. Esta máquina que tenemos ahora nos la han regalado... Máquinas y hombres sufren en la pista. A las motos se les exige demasiado... Cuidándolas duran una temporada. Son muchos kilómetros y hay que forzarlas excesivamente en ocasiones."

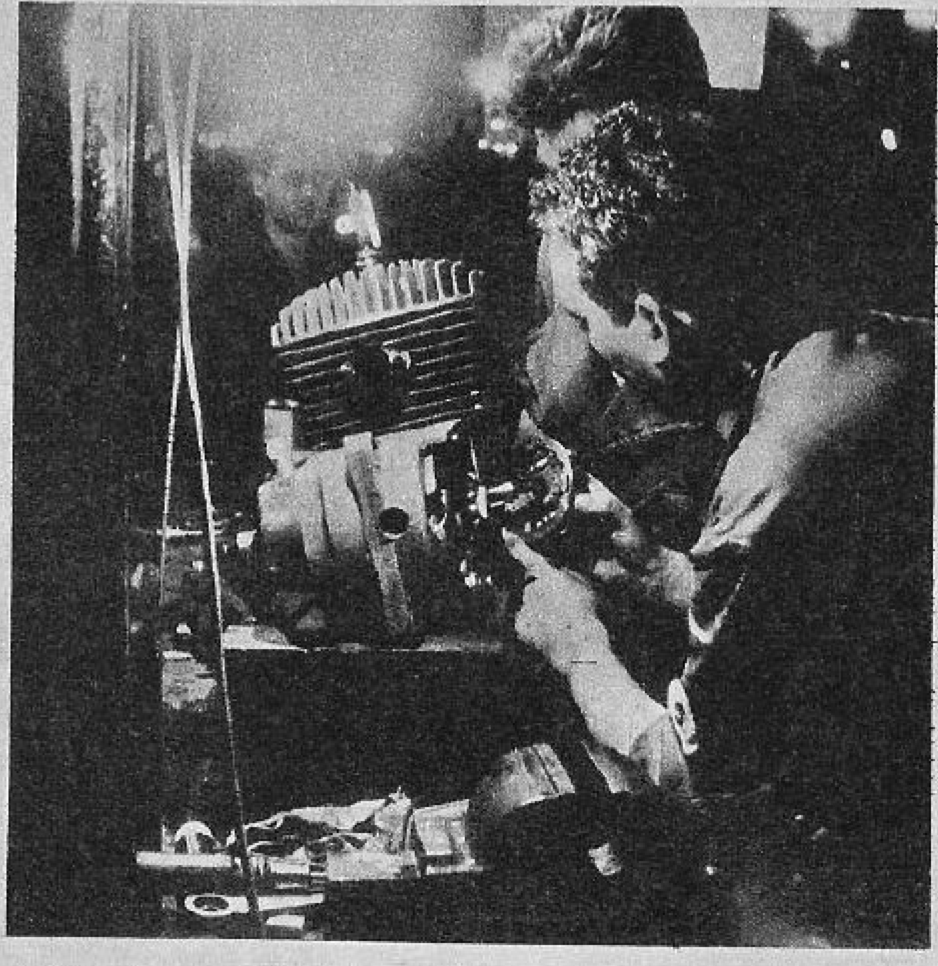
Regás y Marsans estuvieron en Inglaterra y en Italia:

"En las Quinientas Millas nos clasificamos cuartos. En Imola, tuvimos que retirarnos. Falló la chispa."

Los gastos de una carrera son casi fabulosos: "Nosotros viajamos con nuestro mecánico y a veces con nuestras esposas. En Inglaterra gastamos más de cincuenta mil pesetas... Los únicos ingresos que tuvimos fueron cincuenta libras en concepto de desplazamiento y veinte por habernos clasificado cuartos. No me negará que para hacer esto hay que ser un romántico del motor."

HORA 4: HORA DE LA MUERTE. La noche es calurosa. Un calor húmedo y pegajoso. Los faros de las →





Todo es vida: gente, actividad, luces, en los boxes del circuito de Montjuich durante la noche de la carrera motociclística de las 24 Horas.

El motor de una máquina española Ossa es desmontado y desarmado durante la carrera; la operación completa demora 45 minutos.

motos rompen la oscuridad. Hay algo en el ambiente... La noticia se extiende rápida. Ha habido un grave accidente.

Sobre la curva de San Jorge, unos metros más arriba de Pueblo Español, ha quedado la sangre de un joven deportista: Pedro Bernaus, el copiloto del equipo número 32 Viladegut Bernaus. Veintiún años de ilusiones rotas: Bernaus ha muerto.

Faltaban pocos minutos para ser relevado por su compañero. Se rodaba despacio. La noche es peligrosa para la velocidad. Pedro debutaba en esta prueba. Quizá falta de experiencia...

Cuando se mató Conrado Cadirat, sus compañeros de marca se retiraron de la carrera en señal de duelo. Hoy, una casi vergonzosa indiferencia. Hasta los organizadores silenciaron el hecho durante varias horas. Ninguno de los otros pilotos pensó en abandonar; nadie le dedicó ni un minuto de silencio. Esos malditos intereses comerciales...

HORA 6: La avería más importante de la carrera se ha producido en una máquina Ossa. Los mecánicos —dos únicamente, según el reglamento— se esfuerzan por arreglar la motocicleta. Los minutos empiezan a ser preciosos. Después habrá que correr para recuperar. Sudan los hombres. Son dos con sus monos azules y las manos negras. El chasis de la motocicleta está a un lado; el motor sobre el banco. En treinta y ocho minutos han desmontado y montado casi en su totalidad el motor. Un empujón y... ¡a rodar!

HORA 9: Los relevos son importantes. Hay que estar compenetrados. Mantener siempre el mismo ritmo en la carrera y subsanar las pérdidas del compañero. Degens comenta sobre este tema:

"Generalmente cambiamos cada dos horas. Depende de muchas circunstancias. Debemos correr cada uno durante un número determinado de horas seguidas o alternadas. Es mejor alternar. Demasiado tiempo sobre la montura hace bajar el rendimiento y puede causar un accidente."

¿Es el sueño el enemigo más difícil?

"El sueño y la oscuridad. Al sueño se le combate con café cargado. A la oscuridad con precaución. El estar excesivamente fijo en la luz del faro o incluso en la luz roja de cola de la motocicleta que va adelante, puede causar un despiste."

HORA 10: Empieza a clarear. El peligro ha pasado. Los faroles se apagan. También los faros. Comienza el día. Sin embargo, el sueño sigue acosando a los pilotos. El café y alguna que otra pastilla siguen siendo sus armas.

HORA 12: Las máquinas españolas dominan la carrera. Los cinco primeros puestos están ocupados por las Montesa, Ossa y Bultaco. Sirera Sirera en cabeza. Comienzan a afianzarse posiciones.

HORA 16: Siete máquinas se han retirado hasta el momento. Tres por accidente y el resto por averías. Una accidentada: la de Bernaus; las otras dos: una Ossa piloteada por Cooper que sufrió una caída y Molloy, que aterrizó sobre el asfalto. Los pilotos —por suerte— no han sufrido graves daños. Las máquinas inutilizadas.

HORA 17: Los estómagos empiezan a reclamar su alimento. Hay que recurrir a los bocadillos, pero el esfuerzo de los pilotos exige una sobrealimentación: comida caliente. Los hornillos de gas butano hacen su aparición. El interior de los boxes semeja a un extraño "camping". Esto es lo que come, en líneas generales, un piloto: carne, jamón o embutidos cocidos, fruta y agua mineral o leche como bebida. Han de ser alimentos ligeros, fáciles de digerir. El alcohol está prohibido.

HORA 20: Lo inevitable ha ocurrido: los hermanos Sirrena perdieron su liderato. Casi media carrera manteniéndose en primer lugar, para después caer por un imprevisto: un reventón en la rueda delantera y un corredor que se cruza ante la máquina de Jorge Sirera. La Montesa número 28 fue a parar contra los fardos de paja. Había razón para desmoralizarse.

Pero los hermanos Sirera no lo creyeron así. La horquilla delantera estaba completamente destrozada y la máquina caída a casi 800 metros de los boxes. Hubo que trasladar la motocicleta sin ninguna ayuda al box y allí repararla. Piloteado por Enrique Sirera salió nuevamente a la pista. Otra Montesa se había colocado en primer lugar y había tomado ventaja, pero aún podía conservarse el segundo puesto.

HORA 21: Pero la hazaña casi heroica de los Sirera no había terminado aún. Jorge, de resultas del accidente, recibió varios puntos de sutura en una pierna. Esto no fue impedimento para que tomara el relevo correspondiente, y siguiera en carrera.

Consiguieron el segundo lugar y junto a los vencedores Busquets y Villa, lograron batir el récord del circuito. Su esfuerzo tuvo compensación.

HORA 22: Más de veinte mil personas llenaron el circuito. Nadie quiere perderse el triunfo de un español. En un rincón, las coronas de laurel con la bandera nacional esperan el momento de colgar de las cabezas de Busquets y Villa. Ya nada puede arrebatarles el triunfo. Su ventaja de vueltas sobre sus seguidores lo hace imposible. En el box 27, todos son caras sonrientes.

HORA 24: El director de carrera espera que el reloj señale las ocho en punto para cerrar la carrera.

José María Busquets conduce la Montesa 250 en el momento en que el director señala el final de carrera. Es la vuelta 646.

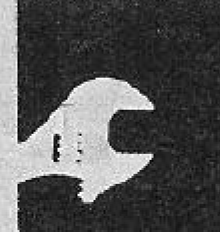
Han sido casi 2.500 kilómetros los cubiertos por el primer clasificado a un promedio de 105 km/h. Ahora los dos posan para los fotógrafos y piensan en el descanso. La gran hazaña ha sido consumada.

La pareja hispano-italiana ha batido el récord de la prueba establecido en 100,438 km/h en 1964 por Spagiari y Mandolini con una Ducati. También el de vueltas con 646 sobre 635.

Las máquinas de menor cilindrada se han impuesto sobre los monstruos de 650 cm^3. Ha sido el triunfo de los hombres sobre las máquinas.

Sólo quedan dos nombres: Los de Busquets y Villa como vencedores de la XII edición de las 24 Horas Motociclísticas de Montjuich.

Ya nadie se acuerda de aquel joven piloto, Pedro Bernaus, muerto a las pocas horas de carrera. Una mancha roja sobre el asfalto, señala el lugar del accidente, allí en la curva de San Jorge. Ha sido el tributo de los modernos centauros.



La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario,expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Navegar a vela ofrece sensaciones muy similares a las de un automóvil que dobla sobre el límite. En su doble condición de automovilista y navegante —sobresaliente en ambas— Roberto Mieres acaba de partir hacia Alemania en un Convair Coronado de Swissair, para conversar una vez más con el justo límite del equilibrio físico, participando en el Campeonato Mundial de Yachting. Exito para "Bitito" y para la representación argentina.



Un fenómeno que ilustra la enorme vitalidad de nuestro automovilismo deportivo es la cada vez más frecuente formación de "peñas". Por tal nombre debe entenderse la integración oficial de un grupo de amigos en el que cada cual hace su aporte de conocimientos técnicos, mecánicos, de organización o de buena voluntad y cuyo objetivo es costear la participación en carreras de uno o más automóviles.

Nosotros entendemos este acelerado proceso de integración de peñas como un fenómeno de gran proyección humana y deportiva. Así parece entenderlo también la gente de la Auto-Peña "El Aguilucho" de Rosario, integrada el 11 de marzo último con la presidencia de René Mattaruco y la asesoría de Alfredo Pián, Juan Heinzen y Angel Cejas. Por ello piden a todas las peñas automovilísticas del país que escriban a su sede de la calle San Juan 2047, Rosario, con la aspiración de intercambiar ideas y propender a la realización del Primer Congreso Nacional de Peñas Automovilísticas. CORSA alienta desde ya la realización de este congreso, así como la importante actividad que realizan estas asociaciones de entusiastas fierreros.

Más peñas. El pasado 6 de mayo se integró en Nueva Pompeya la Peña Automovilística "El Pistón" con la presidencia de Martín Bergerie y domicilio en Tabaré 1416 de esta Capital. El primer domingo de agosto realizaron su asado inaugural.

CONFIDENCIAL

El domingo 4 de setiembre es la fecha más casquivana y codiciada de todo el año automovilístico. Según el calendario, ese mismo día se corre TC en el cordial "Triángulo del Oeste" (Nueve de Julio, Los Toldos, Bragado), Turismo, en La Falda y las publicitadas "500 Millas Argentinas", en Rafaela.

Pero como a cada organizador le preocupa la asistencia del periodismo especializado en masa, ya se han registrado algunos movimientos para cambiar de fecha, puesto que se conjetura desde ya que las 500 Millas van a absorber prácticamente todo el interés nacional. Por de pronto se rumorea que los cordobeses adelantarían su prueba para el 28 de agosto, mientras que los organizadores del Triángulo ya habrían tomado contacto con los rafaelinos tratando de negociar una postergación de las 500.

Parece que hay un principio de acuerdo, porque si bien el autódromo está terminado, la empresa contratista aún no lo entregó y una semana de postergación resultaría muy saludable. Sin embargo, el domingo siguiente se corre TC en San Nicolás y los santafesinos no estarían dispuestos a quitarles promoción, de manera que postergarían su fecha hasta el 18 de setiembre. Y en ese caso, se perjudicaría Olavarría... (Pero no lo crean, son todos rumores).

El pasado 7 fue, como tantos otros domingos en el año, una fecha agitada del calendario automovilístico nacional. TC, en Carlos Casares; Turismo, en Pergamino y MN, en Esperanza satisfacían todos los gustos. Pero lo que salió de lo común por la importancia de su presencia fueron los trenes, que en las dos carreras sobre ruta obstaculizaron en alguna medida el paso de los competidores.

En C. Casares ocho pasos a nivel en el circuito permitían suponer que algún desconsiderado convoy ferroviario vería la carrera "desde adentro". En efecto, ello sucedió y lamentablemente Cayetano Saladino chocó a un tren que pasaba, con los resultados por todos conocidos.

Por otra parte, en Pergamino, el trazado mucho más chico, tenía también unos cuantos cruces: en una curva muy aguda se atravesaba dos veces la misma vía y posteriormente la ruta vuelve a cruzarla. Como el circuito era pequeño se podían prever con aproximación los horarios de pasada y por tal razón se postergó por algunos minutos la largada de la categoría BC. De todas formas ya en el transcurso de la misma, otro tren se hizo presente, pero tanto Gradassi como los inmediatos perseguidores cruzaron antes y no afectó así el brillo de dicha competencia.

De una cosa sí estamos seguros. En Esperanza ningún tren molestó a los monoplazas.

En la pasada vuelta de Pergamino de Turismo la categoría A se presentó con sus más altos exponentes conductivos en actividad por lo que se preveía fuerte lucha por los puestos de vanguardia. Al respecto y antes de largar, entre los comentarios previos se destacaba el de José Calduch quien se mostraba temeroso ante la posibilidad de romper pues su automóvil alcanza el elevado régimen de 7600 rev/min pero con el consiguiente índice de fragilidad y como el circuito era esencialmente veloz la preocupación tenía su razón de ser. Así las cosas se tiró sin embargo con todo en las primeras vueltas buscando acumular ventajas rápidamente. Y efectivamente consiguió su objetivo pues no sólo no sufrió inconveniente alguno, sino que algunos abandonos y problemas ajenos lo dejaron con más tranquilidad. De tal forma al cumplir la sexta vuelta frente de donde estábamos ubicados lo vimos pasar con más sosiego y fumando un cigarrillo. De allí en adelante sus pasos fueron mucho más cómodos y suponemos que le permitieron terminar sin sobresaltos su cigarrillo. Su plan le salió redondo y sumó valiosos puntitos para el campeonato.

La empresa Trans Carrera sigue llevando a los "fans" a las carreras de TC. Aquí nuestro fotógrafo sorprendió al ómnibus en Carlos Casares. Los pasajeros ya habían descendido y estaban "presenciando el ruido".

El servicio de Trans Carrera es completísimo. Lleva a los "corsa" hasta el lugar de la competición, los ubica en el mejor lugar de la ruta y los trae de regreso. El costo del viaje incluye refrigerios, comida, asesoramiento sobre la carrera que se presenciará y un paseo por los alrededores del lugar.

Trans Carrera —cuyo servicio les permite a quienes no tienen vehículo propio o amigo o no lo quieren usar, viajar hasta donde se corra el TC, con el regreso asegurado— tiene oficinas que funcionan en Diagonal Norte 616, 7º piso, teléfono 34-8781 y 6284. La próxima carrera que cubrirá este servicio es la Vuelta de Rojas que se disputa en próximo domingo (ver Calendario CORSA, página 3).



Un nuevo producto para limpiar carburadores en funcionamiento acaba de lanzar al mercado la firma Kelube Argentina S. A. El Limpia Carburadores Kelube —que tal es su nombre comercial— se diluye en el combustible y tiene la propiedad de disolver las gomas y barnices que se van depositando sobre las cañerías, la bomba de nafta y los conductos interiores del carburador, manteniéndolos en óptima eficiencia. Esta cualidad favorece el pasaje sin obstrucción de los conductos, de pequeñas partículas sólidas que, de otra manera, se adhieren a los residuos gomosos, formando tapones. El nuevo producto también dificulta la formación de hielo en el tubo de admisión y tiene además propiedades antioxidantes que ayudan a proteger las superficies interiores del depósito de combustible. Lo probaremos.

Mueve y levanta riqueza

La televisión es una fuente generadora de expansión económica. La eficacia impulsora de su comunicación promueve la riqueza regional, incentivando los tres renglones básicos del proceso económico: los de producción, distribución y consumo. Canal 13 Santa Fe de la Veracruz es potencia, a la vez que el mejor medio de promoción y penetración en una plaza que abarca zonas ferazmente productivas de cuatro importantísimas provincias argentinas (Santa Fe, Entre Ríos, Córdoba y Corrientes) que constituyen una región de primer orden en el mapa geoeconómico del país.

Canal 13 de Santa Fe 

de la Veracruz



Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general.

TURISMO CORSA

de Héctor Puric - San Martín, Pcia. de Buenos Aires.

Para ir a ver las carreras de TC fuera de la Capital Federal yo y muchos aficionados al automovilismo recurrimos a algún amigo con coche en muy escasas oportunidades; hasta aquí no hay problema.

Como no se puede disponer de tal gauchada todos los domingos, recurrimos a la Empresa de Transportes que nos acerca a las ciudades o pueblos, pero es una odisea, muchos como yo, nos levantamos a las dos o tres de la mañana, casi siempre viajamos en ómnibus repletos ida y vuelta, con los consiguientes pisotones y molesias. Hoy en día las carreras de TC se realizan a tres o cuatro kilómetros de las paradas de los micros: pongo como ejemplo la carrera de Arrecifes, hay una empresa que hace propaganda en la revista de Uds., está en la calle Diagonal Norte (no me acuerdos el Nº ni nombre) que lleva a los "corsas" hasta las carreras. Bien, yo personalmente me informé, ¿saben lo que hay que pagar en pasos m/n? Fui a esa empresa para ir a la competencia de Arrecifes y me informaron: micros último modelo, debates, parrilladas, whisky, whisky y más whisky, etc...; costaba nada menos que 2.000 pesos. ¿Mucho, no?

Por eso me atrevo a solicitarles, si fuese posible que su prestigiosa revista PARABRISAS CORSA hiciera algo para los "corsas". Yo les doy mi modesto ejemplo.

Con dos o tres micros que salieran de Retiro, Plaza Miserere o Chacarita ida y vuelta y con precios razonables, estoy seguro que los "corsas" responderán en gran medida a ese esfuerzo, fuera esta la posible solución u otra.

Perdónese mi atrevimiento, pero soy un *tuerca* que sufre un poco cuando me quedo en casa y no puedo estar presente en las competencias de TC, por los motivos expuestos.

Esperando que esta carta (mala o buena) se publique en su revista, los saluda muy atte. y les desea el mayor de los éxitos a todos los componentes de la revista PARABRISAS CORSA.

R.: Realmente pensamos que si una empresa lo lleva ida y vuelta a una carrera en Arrecifes, como usted dice en micros último modelo, y le proporciona almuerzo, whisky y más whisky, además de revistas, etc., por 2.000 pesos, está cobrando un precio razonable. Piense cuánto le costaría a Ud. si pagara por separado pasajes, almuerzo, etc., aparte de la incomodidad que le representaría.

NUMEROS ESTABLES

de Alberto C. Ruffo - Carlos Tejedor.

...Quisiera saber si me pueden sacar de una duda. Leyendo el Nº 15 de CORSA, en el comentario sobre la reunión de la CDA, en Rosario, se le dice a un cronometrista de una emisora que va a ser facilitada su labor con la aprobación del nuevo reglamento, sobre numeración de los coches de TC. ¿De qué forma?

A mi entender los que tuvieron esa "genial" idea y los que la aprobaron sólo van a complicar algo que estuvo muy claro durante muchos años.

R.: Lo sacaremos de su duda. El asunto es muy simple: a partir del año que viene los coches de la categoría TC van a llevar durante toda la temporada el mismo número, que a su vez le será acordado de acuerdo al ranking.

Como Ud. puede ver la idea es muy clara y no se va a complicar nada sino que se va a simplificar el trabajo de los organizadores, del periodismo y de los conductores, por otra parte el público podrá identificar mejor a los conductores por el número de su coche. La idea no será "genial" como irónicamente Ud. dice, pero es muy práctica.

ACLARACION

de Carlos A. Razzetti (director de la Prueba).

Me es grato dirigirme a Uds. con respecto al comentario aparecido en vuestro número 14, con referencia a la carrera que organizara nuestra entidad, el Club de Regularidad del Interior con sede en Rosario.

Con respecto a la no realización de la competencia para Mini Juniors, queremos dejar aclarado que la misma se debió pura y exclusivamente a la falta de voluntad de dichos corredores, quienes mal aconsejados o dirigidos por el Sr. Craspi y Lucy, nos hicieron llegar una nota en la cual, para correr nos pedían cifras exageradamente elevadas, más ciertos y determinados viáticos para algunos corredores del interior.

Pese a ello y para no cerrarnos en nuestro ofrecimiento únicamente, de acuerdo con el reglamento particular de la categoría, elevamos los montos de los premios que ofrecíamos hasta la cifra de $ 80.000, vale decir, $ 30.000 más de lo que dábamos por reglamento, agregando a esto $ 3.000 por récord de vuelta.

Pese a ello y en forma sumamente despectiva el Sr. Crespi anunció recién el día viernes 22 por la mañana, que no eran suficientes, resolución que tomaron los corredores después de dos días de deliberaciones según ellos mismos anunciaron.

Cabe destacar que en horas de la mañana, en las que el suscripto, estando en la puerta número 11 del autódromo, se le apersonó un corredor de la citada categoría, quien venía con su coche de carrera —lamentablemente no recuerdo el nombre—, quien acompañado por su señor padre y mecánicos, y manifestó que él venía a correr lo mismo al igual que otros seis corredores que tenían sumo deseo en participar y en bien de la categoría para que ésta se hiciese popular y fuera conocida por el público aficionado, si era necesario, correrían gratis.

Le informé que la inscripción se hallaba cerrada y por lo tanto la categoría quedaba desierta, pero que si el Comisario Deportivo de la competencia, capitán Gavedoni lo autorizaba, de mi parte no había inconveniente en que ésta se realizara aunque fuese con el mínimo de inscriptos requeridos por el reglamento.

Consultado a posteriori el señor Comisario Deportivo autorizó tal medida pero lamentablemente ninguno de los corredores que habían prometido concurrir se hicieron presentes.

Esto es nada más que para detallar a grandes rasgos los motivos de la suspensión de dicha categoría, situación que más nos ha molestado a nosotros en nuestro carácter de organizadores, por cuanto prometimos un espectáculo que lamentablemente después no se realizó y no por falta de voluntad de nuestra Institución.

Si hubiésemos sabido de esta actitud con debida anticipación hubiésemos incluido una categoría de más de 1600 cm³, pero el tiempo y las decisiones de último momento no nos permitieron modificar el programa original, siempre contando con la aprobación previa de la C. D. A.

Esperando haber aclarado los conceptos a que aludimos en la presente me es grato saludar a Uds. con mi mayor consideración.

R.: Confiamos en que la carta del Sr. Razzetti sirva para aclarar algunos términos que en la oportunidad pudieron no ser bien interpretados.

FANA CORSA

de Eduardo J. Alegre, Capital.

Tengo el agrado de dirigirme a Uds. para felicitarlos por vuestra publicación y para destacar un simple hecho que Uds. tienen en cuenta y creo que es de suma importancia. Ese hecho es la publicación de toda la clasificación de la competencia con todos los participantes de la misma.

Un semanario colega de Uds. publica en las clasificaciones a los hombres de punta que son casi siempre los mismos y omiten a los últimos que con recursos más modestos también luchan por llegar y que son también animadores de la competencia, es éste uno de los factores por el que soy un fana de CORSA para siempre.

En otro orden de cosas les sugiero, de ser posible, que publiquen una vez al mes notas sobre automodelismo, que también tiene sus fanas, con lo que la revista será completa.

Ahora, si me permiten voy a hacerles una pregunta técnica: a vuestro criterio ¿qué auto se adapta más para la categoría "A" (anexo "J"), el NSU, el Isard o el De Carlo?, teniendo en cuenta que desde la preparación hasta el mantenimiento debe ser el que insuma menos gastos. Fundamento esta pregunta en el hecho de que voy a adquirir uno de estos vehículos con miras a participar en alguna carrera y también lo usaré para pasear, vuestro asesoramiento me inclinará hacia uno de los vehículos mencionados.

R.: Efectivamente nosotros pensamos que el automovilismo deportivo está formado por todos los hombres que compiten en una carrera y no solamente los que tienen la oportunidad de ganar, del mismo modo pensamos que también está formado por aquéllos que colaboran directa o indirectamente con los corredores posibilitando su participación. En esa línea seguiremos.

Con respecto a nuestro criterio sobre la elección de un coche para intervenir en carreras de la categoría "A" de Turismo, debemos hacer una consideración práctica: por un lado los Isard son muy aptos para carreras exclusivamente montañosas, por otro lado los NSU Sport Prinz son particularmente indicados para carreras ruteras de elevados promedios, y las cu-

pés De Carlo son las más versátiles porque se adaptan muy favorablemente a circuitos tipo Autódromo, carreras de ruta y se las "aguantan" en la montaña.

El costo y mantenimiento conjuntos es más barato para el Isard, algo más elevado para los restantes, pero balanceando posibilidades y ateniéndonos a experiencias anteriores y actuales le aconsejamos que se decida por una cupé De Carlo.

ANTICASISTA

de Héctor Fabbri Rojas, capital.

He leído el reportaje hecho por ustedes al corredor Eduardo Casá, en el número 12 del 12 de julio del corriente y como me encuentro en desacuerdo con algunas de sus respuestas es que le envío la presente.

Eduardo Casá, cuando habla del último Gran Premio, menciona que él en ningún momento dudó de su triunfo, e inclusive aclara dos razones, a saber:

a) "Los Chevrolet y bancadas no podrían aguantar". Creo que eso era muy arriesgado decirlo antes de largar, ya que dos hombres como Carlos Loeffel y Jorge Cupeiro habían demostrado mucho sobre sus máquinas, contando con una serie de triunfos durante el transcurso del año, mostrando no sólo velocidad (sino también resistencia. Asimismo lo vimos perfectamente durante el Gran Premio, que en el caso de estos corredores ambos tuvieron inconvenientes en las primeras etapas, y luego, en el caso de Cupeiro no fue una falla directamente mecánica, sino un tornillo de dirección.

b) "Y que otro motor podía hacerle sombra al mío, solamente otro F-100 llegador, por lo tanto sólo quedaban los Emiliozzi. Y a los Emiliozzi se les podía ganar en una carrera tan larga". No puedo decir que a los Emiliozzi no les pueda ganar, lógicamente, pero si analizamos que al terminar la quinta etapa en Capilla del Monte estos lo superaban por 52' 43"; los que no serían fáciles de descontar en la última etapa; creo que no era tan fácil de ganarles.

Finalmente él responde a la pregunta favorita del reportaje, asegurando que no está de acuerdo que se califique a los hermanos Emiliozzi "los ídolos indiscutibles" o "los cuádruples campeones"; personalmente pienso que los cuatro campeonatos no se los regaló nadie, simplemente los consiguieron, e ídolos, con recordar que esta hazaña sólo la había conseguido Juan Gálvez en dos oportunidades, se puede discutir mucho, si no lo son, sumando a eso sus 42 triunfos... El hecho de tener 10 kilómetros más que los otros considero que por sobre todo es un mérito, ya que si los otros no lo han conseguido (entre ellos el señor Casá), hay alguna razón, y es lógico que aprovechen de ellos, para eso los han conseguido, y puedan darse el lujo de que actualmente nadie los apure cortar cuando quieren, tomar las curvas a velocidades que no los comprometen y luego acelerar como los dioses.

Creo que es aconsejable recordarle al señor Eduardo Casá que actualmente para todo fanático del automovilismo por lo menos, es mucho más mérito ganar una carrera a altos promedios y no con algunas cifras que muestran la especulación constante. (Octava Vuelta de Arrecifes, que con el abandono de Pairetti primero y Di Palma después, el promedio con el que ganó él). El asegura que no son malos, pero que no son como el periodismo los describe; que a mi juicio los muestran a los Emiliozzi como son; no sé exactamente si él lamenta que les digan dioses porque no los son, "o porque no es Eduardo Casá el dios".

Me gusta el automovilismo, señor Director, y lamentablemente es triste que ocurran casos como éste, que un corredor se desprestigia solo con su forma de hablar. Creo que otro corredor para él debe ser siempre un amigo y compañero, además de ser un rival en la ruta. Lo vemos así en el caso de Cupeiro o bien de Galbatto, por sólo nombrar a algunos, que nunca hacen una crítica tan severa contra nadie, y menos contra su mayor rival. Si en este momento tuviese que definir a Eduardo Casá por su reportaje y su actuación en 1966 diría: "Es un hombre joven, con gran experiencia conductiva, especulador en las carreras y con la rotura de las demás máquinas, que lamenta tener unos kilómetros menos y que agradece no tenerlos porque eso le da resistencia haciéndolo llegador, que ambiciona ganar el campeonato, una gran legión de admiradores (que no sean solamente chicas), lo siga; poder largar con el número 1, para tenerlo a Emiliozzi detrás y poder llegar a ser el primer ídolo o bien un dios".

Sin más, señor Director, hágole llegar mis felicitaciones por su revista semanal, por el destacado grupo de periodistas con que cuenta y por su página 31; como asimismo mi íntimo agradecimiento y mis respetos.

R.: No estamos de acuerdo con Ud. en que el corredor referido se haya desprestigiado con las declaraciones que ha hecho a través del reportaje de CORSA es más, ha sido muy sincero al decir lo que pensaba, lo que no le quita nada a sus dotes de deportista, de amigo o de compañero; por otra parte lo que dijo no es una crítica severa contra Emiliozzi, sino más bien una apreciación crítica hacia conceptos que se han vertido sobre ellos.

Por otra parte no se olvide Ud. que las carreras se ganan llegando, y también los puntos para el campeonato se acumulan de esa manera...

ME GUSTA EL SEIS

De Juan Carlos Córdoba. Ramos Mejía. Buenos Aires.

...Y si me puedo tomar el atrevimiento de darles un consejo, no hagan caso a lo que dicen los "Quinotos", pues esos son verdaderos contreras que han existido siempre, y sepan una cosa, que mientras quede un CORSA no se termina ni el TC ni el TM.

Pasando a otro punto, que debe interesar a los amigos tuercas: Yo he leído y releído la carta del señor Adam F. Méndez, publicada en el número 15, donde dice este señor que la pista hay que dejarla para los TM o los MN, y que es una locura que los TC corran en pista como en el autódromo. Este señor si sigue teniendo esos conceptos erróneos va a quedar plantado ante la estatua del automovilismo corsa como un "Quinoto cualquiera". Ya que me doy cuenta por sus palabras que es un fanático "fordista" que no tiene otra cosa que hacer que resignarse a entender la verdad. Y respecto a que los pilotos de TC que corren en el autódromo son unos "inadaptados", hay que hablarlo largo rato para decir eso, ya que un tal señor Bordeu con su flamante 7 bancadas dio un paseo por el circuito y se adjudicó la serie. Y no hablo del rey Jorge Cupeiro, porque me tomarían por fanático, ya que para Cupeiro no hay palabras para admirarlo.

Y pasando a otro plano, yo le pregunto al señor Méndez qué pasa con Los Gringos, que no salen a la pista a marcar promedios; ¿o es que ellos son los únicos que están cuerdos, porque los demás son todos unos inadaptados?

Soy propietario de un Chevrolet 66 y quiero formularles dos preguntas:

¿Qué velocidad máxima puede alcanzar un Chevrolet 66 standard?

¿Qué cubiertas se adaptan más para este coche ya sean nacionales o importadas?

Existió un corredor, que representaba a Tandil y que luego desapareció de la ruta, y también su "Chivo" 400. Quisiera saber el nombre y si tuvo alguna victoria.

R.: 1) Según la unidad, suele desarrollar entre 155 y 165 km/h de velocidad máxima.

2) Cualquier cubierta buena, ya sea importada o nacional, se adapta al Chevrolet de referencia.

3) Lamentablemente con sus datos no podemos saber de qué corredor se trata. Si nos diera alguna otra referencia...

PROBLEMAS DE PREPARACION

de M. J. Guitiérrez.

Poseo una Coupé Chevrolet modelo 37; le hice motor, cruce de árbol de levas 3/4 (36°) admisión abre 18° y cierra 60°, escape abre 50° y cierra 18°. Lev. máx. admisión: 6,80 mm. Lev. máx. escape: 6,80 mm. Luz admisión: 0,011". Luz escape: 0,014".

Frenteamos la tapa de cilindro, válvulas nuevas, engranaje de distribución nuevo, aros hidráulicos, bujías nuevas (c47), forros y calibrado de placa de embrague, carburador a nuevo con las modificaciones para su mejor rendimiento y todo lo que corresponde a un buen ajuste. Ahora bien, el coche fue asentado como corresponde hasta los 3.000 km.; el mismo, llevado aproximadamente (al mango) acusa 105 km/h. ¿A qué se debe tan poco rendimiento (si cuando estaba standard y desinflado caminaba lo mismo)? ¿Qué habrá pasado? ¿Tendrá mucho cruce? ¿Habrá que ponerle múltiple de escape individual o múltiple de admisión para dos carburadores? ¿Cuál puede ser el problema y cuál su solución?

También quisiera saber si me convendría poner corona y piñón de alta y qué multiplicación me aconseja. ¿Si usara cubiertas 650 x 16 atrás, perjudicaría la transmisión, paliers, etc.?

R.: La preparación de un motor standard para que entregue más potencia no reside en el simple hecho de cambiar el árbol de levas por otro de más cruce.

Fundamentalmente tiene que pensar que el diagrama de distribución que tiene que suministrar un árbol de levas se debe estudiar considerando: índice de compresión, tipos de carburación, conductos de admisión y escape (sus formas, diámetros y longitudes), diagrama de alzada, ángulo de rotación de cigüeñal original, perfil de las levas originales, tipo de válvulas y resortes, etc. Todo esto debe marchar al unísono y complementarse.

Le resultarán interesante las notas generales que sobre preparación deportiva del automóvil publicamos en Corsa, especialmente los Nº 3; 4; 5 y 8 en que hablamos sobre carburación, admisión y escape, distribución y transmisiones.

Es un tema algo complejo que no podemos tratar ligeramente en este breve espacio por eso lo remitimos a las mencionadas notas.

Correo Argentino Central B — TARIFA REDUCIDA — Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES



DAR EN EL BLANCO
EL PROGRAMA MILLONARIO
DE LA TELEVISION ARGENTINA!
Dinamismo y alegría...
y obsequios para todos!
Conducen CARLOS D'AGOSTINO,
PINKY y JORGE FONTANA
con la participación de ROSEMARIE. En conexión
directa con LR1 RADIO EL MUNDO y su red de emisoras.
SABADOS 21,00
LS 82 TV CANAL 7
Decano de la Televisión Argentina


cada día
más arriba
Cada día más arriba en jerarquía
Creando una imagen de responsabilidad
Cada día más arriba en audiencia
Creando una imagen de popularidad
Cada día más arriba en programación
Creando una imagen de calidad
Cada día más arriba en ventas
Creando una imagen insuperable como
vehículo de promoción
Canal 9
La mejor imagen de Mendoza